

Keski-Savon talousalueen henkilökuljetusten kokonaissuunnitelma



Keski-Savon talousalueen henkilökuljetusten kokonaissuunnitelma

Liikenneviraston suunnitelmia 5/2012

Liikennevirasto
Helsinki 2012

Kannen kuva: Lauri Koponen, Sito-Kuopio Oy

Verkkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-8217

ISSN 1798-8225

ISBN 978-952-255-109-2

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 020 637 373

Keski-Savon talousalueen henkilökuljetusten kokonaissuunnitelma. Liikennevirasto, liikennesuunnitteluosasto. Helsinki 2012. Liikenneviraston suunnitelmia 5/2012. 55 sivua. ISSN-L 1798-8217, ISSN 1798-8225, ISBN 978-952-255-109-2.

Avainsanat: joukkoliikenne, henkilökuljetukset, asiointi- ja palveluliikenne

Tiivistelmä

Keski-Savon joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kokonaissuunnittelussa suunniteltiin viiden kunnan (Varkaus, Pieksämäki, Heinävesi, Joroinen ja Leppävirta) seudullinen henkilölogistiikkayhteistyömalli, jossa kaikkien kuntien henkilöliikenne hoidettaisiin yhden yksikön kautta. Projektissa suunniteltiin seudun joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten uusi järjestämistapa hallinnollisista rajoista piittaamatta sekä rakennettiin alustavat ehdotukset liikenteen kilpailuttamiskokonaisuuksista, joissa kaikkien kuntien ja niiden eri hallintokuntien sekä ELY-keskuksen järjestämät liikennepalvelut voidaan hankkia samoissa tarjouskilpailuissa. Projektin toiminta Liikenneviraston käyttöoikeussopimuspilottina (pienellä kaupunkiseudulla/maaseutu-alueella).

Keski-Savon kuntien vuosittainen henkilökuljetuskuljetusbudjetti on yli 5 miljoonaa euroa. Raha käytetään oppilaskuljetuksiin, sosiaalitoimen kuljetuksiin ja joukkoliikenteeseen. Kuljetusten rahoitus on kasvanut noin viidenneksellä viimeisen neljän vuoden aikana. Kuljetuskustannukset kasvavat kiihtyvässä tahdissa. Vuosina 2003–2007 kuljetuskustannukset kasvoivat 7 prosenttia ja vuosina 2007–2010 jo lähes 20 prosenttia. Jos nykyinen trendi jatkuu, ylittyy 6 miljoonan euron kuljetuskustannus jo vuonna 2013. Valtion rahoitus alueen joukkoliikenteeseen on lisäksi noin miljoona euroa vuodessa. Valtion rahoitus ei ole kasvanut. Samaan aikaan kun henkilökuljetusten määrä on lisääntynyt ja niiden kustannukset ovat kasvaneet, on kaikkia kuntalaisia palvelevia joukkoliikennepalveluita vähennetty. Yhä enemmän rahaa käytetään erilliskuljetuksiin ja yhä vähemmän rahoitetaan kaikkia asukkaita palvelevaa joukkoliikennettä.

Kuljetuskustannusten raju kasvu johtuu toisaalta kuljetuspalveluita tarvitsevien määrän lisääntymisestä ja toisaalta siitä, että kuljetusjärjestelmä ei ole kokonaisuutena tehokas. Suuri osa kustannuksista muodostuu erilliskuljetuksista, joiden yhdistelymahdollisuuksia ei ole selvitetty. Osa kuljetuksista hankitaan kuluttajahinnoilla. Kuljetusoppilaiden määrä on kasvanut neljässä vuodessa 15 prosenttia ja vammaispalvelulain mukaisten kuljetusoikeuksien määrä 5 prosenttia. Kasvun ennakoidaan jatkuvan.

Kuljetuspalvelut ja joukkoliikenne järjestetään nykyisin kuntakohtaisesti. Kuntien sisällä yhteistyö eri hallintokuntien välillä kuljetusten järjestämisessä on vähäistä. Pieksämäellä on kokoaikainen liikennesuunnittelija ja Joroisissa osa-aikainen. Muutoin liikennesuunnittelusta ja liikennepalvelujen hankinnasta vastaavat muiden alojen ammattilaiset ja tehtävät hoidetaan muiden töiden ohessa. Yhteensä seudulla käytetään työaikaa joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin noin 5-5,5 htv vuosittain. Tehtävät ovat jakautuneet 15 hallintokuntaan ja yli 30 eri henkilölle hoidettavaksi muiden töiden ohessa.

Tässä suunnitelmassa esitetään Keski-Savon henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen keskitettyä ja entistä ammattimaisempaa hoitoa. Lisäämällä kuljetusasiantuntemusta ja yhteistyötä sekä kuntien sisällä että seudullisesti saadaan selkeitä etuja nykyiseen

hajautuneeseen järjestelmään verrattuna. Keskittämällä kuljetusten hoitoa on mahdollista löytää entistä tehokkaampia toimintatapoja, uusia konkreettisia kuljetusten yhdistelymahdollisuuksia sekä yhtenäistää hankintaprosesseja. Ammattitaitoa tarvitaan nykyaikaisten työmenetelmien ja järjestelmien täysimääräiseen hyödyntämiseen.

Keski-Savoon esitetään perustettavan seudullinen joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikkö vaiheittain. Jotta seudun joukkoliikenne- ja henkilökuljetusjärjestelmä toimisi mahdollisimman tehokkaasti ja riittävällä palvelutasolla, tarvitaan sitä hoitamaan vähintään 2-3 henkilön joukkoliikenteestä ja henkilökuljetuksista vastaavan henkilön tiimi. Ensimmäisessä vaiheessa vuosina 2012-2013 esitetään palkattavan seudullinen kuljetussuunnittelija (henkilölogistiikkatiimin vetäjä) Pieksämäellä nyt jo toimivan kuljetussuunnittelijan rinnalle vastaamaan seudun muiden kuntien kuljetusten koordinoinnista. Ensimmäisessä vaiheessa suunnitellaan reitinoptimoinnin avulla erilliskuljetusten kilpailutus ja valmistellaan kuljetusten välityksen ja yhdistelyn aloittamista. Toisessa vaiheessa vuonna 2014 perustetaan Keski-Savon kuljetusten välitys- ja yhdistelykeskus, jonka kautta välitettäisiin kaikkien seudun kuntien henkilökuljetukset.

Kustannuksiksi arvioidaan

- vuonna 2012 noin 80 000 euroa (henkilölogistiikkatiimin vetäjän palkka ja selvitykset koskien tarjouskilpailua ja reitinoptimointia)
- vuonna 2013 noin 170 000 euroa (kahden kuljetussuunnittelijan palkka ja selvitykset koskien kuljetusten välitystä ja yhdistelyä)
- vuonna 2014 noin 115 000 euroa + kuljetusten yhdistelyyn mahdollisesti hankittavan ohjelmiston lisenssimaksut

Tärkeimmät säästökohteet ovat

- matkojen yhdistely ja reitinoptimointi: taksimatkoja pienbusseihin, yksin tehtäviä taksimatkoja tehtäisiin yhdessä
- matkojen välitys: taksiautot kilpailutetaan ja matka ohjataan aina edullisimpaan taksiin
- henkilöresurssien vapautuminen erityisesti sosiaalitoimissa

Osa rahoituksesta saadaan nykyistä rahoitusta uudelleen ohjaamalla (esim. Pieksämäellä jo toimiva kuljetussuunnittelija, Leppävirran ja Varkauden MYK lisenssimaksut).

Noin 3 prosentin säästö kuljetuskustannuksissa riittää kattamaan henkilölogistiikkayksikön menot. Säästöt eivät kuitenkaan realisoidu heti. Tavoitteena on kustannusten nousun pysäyttäminen vuonna 2013 ja säästöjen saaminen vuodesta 2014 alkaen. Laskelmassa ei ole otettu huomioon mahdollista valtionapua, joka toteutuessaan pienentäisi kunnan osuutta kustannuksista.

Kustannussäästöjen lisäksi tärkeimpiä vaikutuksia ovat

- Turvataan alueen asukkaille joukkoliikenteen peruspalvelut, mahdollistetaan, että Keski-Savossa voi asua ja elää myös ilman henkilöautoa.
- Yhteistyötä kuljetusten järjestämisessä lisätään hallintokuntien, kuntien ja valtion välillä sekä liikennöitsijöiden kanssa. Päällekkäistä tehtävien hoitoa karsitaan.

- Vapautetaan koulu- ja sosiaalitoimissa resursseja perustehtäviin siirtämällä liikenteen suunnittelu ja hankinta liikennesuunnittelun ammattilaisille.
- Tehostetaan kuljetusjärjestelmää ammattimaisella suunnittelulla ja nykyaikaisilla suunnitteluvälineillä.
- Toteutetaan valtakunnallisia liikennepoliittisia tavoitteita pyrkimällä yksin kulkemisesta yhdessä matkustamiseen

Tarkempia laskelmia ja vaikutustenarviointia on esitetty suunnitelman luvussa 5.

Esipuhe

Keski-Savon joukkoliikenne- ja henkilökuljetussuunnitelma käynnistettiin Liikenneviraston käyttöoikeussopimuspilottina. Työn aikana suunnitelman painopisteet muutuivat. Oleellisin selvitettävä kysymys oli se, kuinka Keski-Savon henkilökuljetukset kannattaisi kokonaisuutena järjestää, jotta alueen asukkaat saisivat riittävät kulkuyhteydet ja kuljetukset, ja yhteiskunnan rahoitustarve pysyisi kohtuullisena. Suunnittelun yhteydessä tuli tarkastella joukkoliikenteen uusia rahoitusmalleja erityisesti ELY-keskuksen ja kuntien yhteishankintojen valossa. Työ oli haastava yhdistelmä strategista ja operatiivista suunnittelua. Tärkeimpänä lopputuloksena on joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten järjestämisen selkeät suuntaviivat, tavoitetilat ja tehtävät lähivuosina.

Ohjausryhmä kokoontui työn aikana viisi kertaa. Lisäksi pidettiin yksi ylimääräinen keskeisten tahojen suunnittelukokous, työpaja ELY-keskuksen liikennesuunnittelijoiden kanssa sekä keskustelutilaisuus alueen yrittäjien kanssa. Työtä esiteltiin kaksi kertaa kuntajohtajatyöryhmälle sekä Liikenneviraston käyttöoikeussopimuspilottien keskustelutilaisuudessa Liikennevirastossa. Työn alkuvaiheessa kuntien eri hallintokuntien edustajille tehtiin kyselytutkimus, jolla selvitettiin kuljetusten nykyistä järjestämistapaa ja kehittämistarpeita.

Työn ohjausryhmätyöskentelyyn osallistuivat

| | |
|-----------------------|------------------------------------|
| Kari Koistinen | Pieksämäen kaupunki, puheenjohtaja |
| Seppo Huttunen | Pohjois-Savon ELY-keskus |
| Ulla Marjamaa | Pohjois-Savon ELY-keskus |
| Jenni Eskola | Liikennevirasto |
| Marika Kaasonen | Heinäveden kunta |
| Kirsti Ahlqvist | Joroisten kunta |
| Marjatta Savolainen | Joroisten kunta |
| Sinikka Häyrinen | JJR, Joroisten kunta |
| Eeva-Liisa Vesterinen | Leppävirran kunta |
| Päivi Toivari | JJR, Joroisten kunta |
| Raija-Liisa Flink | Leppävirran kunta |
| Taisto Kainulainen | Leppävirran kunta |
| Virve Wright | Leppävirran kunta |
| Päivi Hujanen | Leppävirran kunta |
| Pasi Haverinen | Pieksämäen kaupunki |
| Anna-Liisa Miettinen | Pieksämäen kaupunki |
| Jani Viljakainen | Varkauden kaupunki |
| Juha Laitinen | Varkauden kaupunki |
| Timo Tuunainen | Varkauden kaupunki |
| Matti Jolkkonen | Linja-autoliitto |

Työryhmän sihteereinä ja työn konsultteina toimivat DI Mika Savolainen, Sito-Kuopio Oy, DI Marko Tikkanen Sito-Kuopio Oy ja DI, KTK Henriika Weiste, WayStep Consulting Ky, Raportin kirjoittamisesta vastasivat Marko Tikkanen (luvut 1, 3.1 ja 3.2) ja Henriika Weiste (muut luvut).

Helsingissä kesäkuussa 2012

Liikennevirasto

Sisällysluettelo

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | LÄHTÖKOHDAT JA NYKYTILA..... | 8 |
| 1.1 | Suunnittelualue ja rajaukset | 8 |
| 1.2 | Joukkoliikenteen tarjonta ja kysyntä | 8 |
| 1.2.1 | Pieksämäen ja Varkauden paikallisliikenteet | 8 |
| 1.2.2 | Kuntakeskusten välinen liikenne..... | 9 |
| 1.2.3 | Asiointi- ja palveluliikenne..... | 11 |
| 1.2.4 | Liikenteen kysyntä | 13 |
| 1.3 | Sosiaali- ja terveystoimen sekä sivistystoimen kuljetukset..... | 15 |
| 1.4 | Kustannukset ja rahoitus | 16 |
| 2 | JOUKKOLIIKENTEEN JA HENKILÖKULJETUSTEN ORGANISOINTI..... | 18 |
| 2.1 | Kuljetusten nykyinen organisointi | 18 |
| 2.2 | Tavoitteet uudelle kuljetusjärjestelmälle | 21 |
| 2.3 | Kuljetusjärjestelmän vaiheittain kehittäminen..... | 22 |
| 2.4 | Henkilölogistiikkayksikön tehtävät | 24 |
| 2.5 | Kuljetusjärjestelmän tehostamiskeinoja | 26 |
| 3 | JOUKKOLIIKENNESUUNNITELMA | 28 |
| 3.1 | Palvelutason määrittely..... | 28 |
| 3.2 | Palvelutason toteuttaminen talvikauden joukkoliikenteessä | 31 |
| 3.3 | Liikenteen järjestämistapa | 33 |
| 3.4 | Joukkoliikenne | 37 |
| 3.5 | Asiointiliikenne | 40 |
| 3.6 | Erilliskuljetuksista kuljetusten yhdistelyyn..... | 41 |
| 4 | JATKOTOIMENPITEET | 44 |
| 5 | VAIKUTUKSET | 47 |
| 5.1 | Tärkeimmät vaikutukset..... | 47 |
| 5.2 | Kustannukset ja säästöt | 48 |
| 6 | SUUNNITTELUPROSESSIN ARVIOINTI JA JOHTOPÄÄTÖKSET | 52 |

1 Lähtökohdat ja nykytila

1.1 Suunnittelualue ja rajaukset

Keski-Savon joukkoliikennesuunnitelma kattaa Pieksämäen ja Varkauden kaupunkien sekä Heinäveden, Joroisten ja Leppävirran kuntien alueet. Tehtävänä oli suunnitella seudun henkilökuljetusten organisointi ja henkilökuljetusjärjestelmä yhtenä kokonaisuutena sekä arvioida uusien yhteistyö- ja rahoitusmallien vaikutuksia. Suunnitelma käsittää seudun koulukuljetukset, sosiaalitoimen kuljetukset sekä kaikille avoimen joukkoliikenteen lukuun ottamatta Varkauden ja Pieksämäen paikallisliikennettä.

1.2 Joukkoliikenteen tarjonta ja kysyntä

1.2.1 Pieksämäen ja Varkauden paikallisliikenteet

Pieksämäen ja Varkauden paikallisliikennettä tarkasteltiin erillisessä keväällä 2011 valmistuneessa suunnitelmassa.

Pieksämäen paikallisliikenteessä on kolme linjaa, joista linjaa 1 liikennöidään keskustan ja Naarajärven välillä ja osittain myös keskustan sekä Kukkaromäen, Kontiopuiston ja Tahiniemen välillä. Linjaa 2 liikennöidään keskustan sekä Nenonpellon, Tahiniemen ja Kontiopuiston välillä. Linja 3 on yhdistelmä linjoista 1 ja 2.

Pieksämäen paikallisliikenteessä palvelun tarjonta on samalla tasolla koko paikallisliikenteen toiminta-alueella. Paikallisliikennesuunnitelmassa on esitetty nykytilanteen lisäksi kolme vaihtoehtoa, joissa jokaisessa palvelutaso heikkenee. Vaihtoehdossa O- sunnuntailiikenne poistuu, vaihtoehdossa O-- sunnuntailiikenne ja kesän arki-iltailiikenne poistuvat sekä vaihtoehdossa O--- sunnuntailiikenne ja kesän arki-iltailiikenne poistuvat sekä lisäksi kesän arkipäiväliikenteen vuoroväli harvenee lauantapäivien tasolle. Esitetyt muutokset vaikuttavat palvelun tarjontaan toiminta-alueella samalla tavalla. Pieksämäen kaupunginhallitus teki päätöksen vaihtoehdosta O- ja sunnuntailiikenne lakkaa kokonaan 4.6.2012 alkaen.

Varkaudessa paikallisliikenteessä on neljä linjaa, joista ympärivuotisesti liikennöidään linjan 3 Taulumäki-Könönpelto osuus sekä linja 1 Käpykangas-Taulumäki-Kuntoranta ja linja 2 Kaura-aho-Taulumäki-Luttila. Linjaa 4 Taulumäki-Kurola-Taulumäki ja linjan 3 Taulumäen ja Kuoppakankaan välistä osuutta liikennöidään vain koulupäivisin.

Varkaudessa paikallisliikenteessä palvelun tarjonnassa on neljän taseisia alueita. Paikallisliikennesuunnitelmassa on esitetty nykytilanteen lisäksi kolme vaihtoehtoa, joista yhdessä palvelutaso heikkenee ja kahdessa paranee. Vaihtoehdossa O- kesäliikenne on poistettu, jolloin tarjonta muodostaisi edelleen neljä aluetta, mutta erot alueiden kesken pienenisivät. Vaihtoehdoissa O+ ja O++ paikallisliikenne laajenee Häyri-län ja Kuvansin alueille.

Pieksämäen ja Varkauden paikallisliikennesuunnitelmassa on kuvattu tarkemmin paikallisliikenteen nykytila ja esitetyt vaihtoehdot liikenteen muuttamiseksi sekä suunnitelman yhteydessä tehdyn kyselyn tulokset.

Pieksämäen kaupungin paikallisliikenteessä liikennöitsijänä toimii Ihastjärven Linja Oy. Varkauden kaupungin paikallisliikenteessä liikennöitsijänä toimii Koiviston Auto -yhtymään kuuluva Kuopion Liikenne Oy. *(Lähde: Pieksämäen ja Varkauden paikallisliikennesuunnitelma, Ramboll 2011)*

1.2.2 Kuntakeskusten välinen liikenne

Varkauden ja Pieksämäen välillä joukkoliikenteen tarjonta on melko hyvä ja mahdollistaa työssäkäynti- ja asiointiliikenteen yhteysvälillä. Yhteydet on järjestetty vakio- ja pikavuoroliikenteen linja-autoilla sekä kaukoliikenteen junilla. ELY:n ostamia linja-autovuoroja yhteysvälillä on talvikaudella arkipäivisin seitsemän ja viikonloppuisin kolme. Varkauden ja Pieksämäen välillä liikennöitsijöinä toimivat Kuopion Liikenne Oy, Linja-Karjala Oy, Pohjolan Matka (Pohjolan Turistiauto Oy), Savonlinja Oy, Soisalon Liikenne Oy, taksiautoilija Markku Takkinen ja VR.

Varkauden ja Leppävirran välillä joukkoliikenteen tarjonta on hyvä ja mahdollistaa työssäkäynti- ja asiointiliikenteen yhteysvälillä. Yhteydet on järjestetty vakio- ja pikavuoroliikenteen linja-autoilla. Vuoroista suuri osa on pikavuoroja. ELY:n ostamia linja-autovuoroja yhteysvälillä on talvikaudella arkipäivisin kolme ja viikonloppuisin yksi. Lisäksi ELY on ostanut Varkauden ja Sorsakosken välille kaksi vuoroa. Varkauden ja Leppävirran välillä liikennöitsijöinä toimivat Kuopion Liikenne Oy, Pohjolan Matka (Pohjolan Turistiauto Oy), Pohjolan Liikenne, Savonlinja Oy ja Soisalon Liikenne Oy.

Myös Varkauden ja Joroisten välillä joukkoliikenteen tarjonta on melko hyvä ja mahdollistaa työssäkäynti- ja asiointiliikenteen yhteysvälillä. Yhteydet on järjestetty vakio- ja pikavuoroliikenteen linja-autoilla. Myös tällä yhteysvälillä vuoroista suuri osa on pikavuoroja. ELY:n ostamia linja-autovuoroja yhteysvälillä on talvikaudella arkipäivisin yksi. Varkauden ja Joroisten välillä liikennöitsijöinä toimivat Ihastjärven Linja Oy, Kuopion Liikenne Oy, Savonlinja Oy ja Soisalon Liikenne Oy.

Pieksämäen ja Joroisten välillä joukkoliikenteen tarjonta on melko vähäistä eikä mahdollista työssäkäyntiä. Talvikaudella arkipäivisin liikennöitävistä vuoroista kaksi on ELY:n ostamia. Yhteysvälillä ei ole henkilöjunaliikennettä olemassa olevasta ratayhteydestä huolimatta. Pieksämäen ja Joroisten välillä liikennöitsijöinä toimivat Pohjolan Liikenne ja Savonlinja Oy.

Pieksämäen ja Virtasalmen välillä liikennöivät kaksi vuoroa ovat ELY:n ostamia vakiovuoroja, jotka palvelevat ensisijaisesti koululaisliikennettä. Osittain vuorot saattavat sopia myös työssäkäyntiin, mutta kokonaisuutena tarjonta on vähäistä. Pieksämäen ja Virtasalmen välillä liikennöitsijöinä toimivat Ihastjärven Linja Oy ja Soisalon Liikenne Oy. ELY ei osta Pieksämäen ja Virtasalmen välisiä vuoroja enää 2.6.2012 jälkeen.

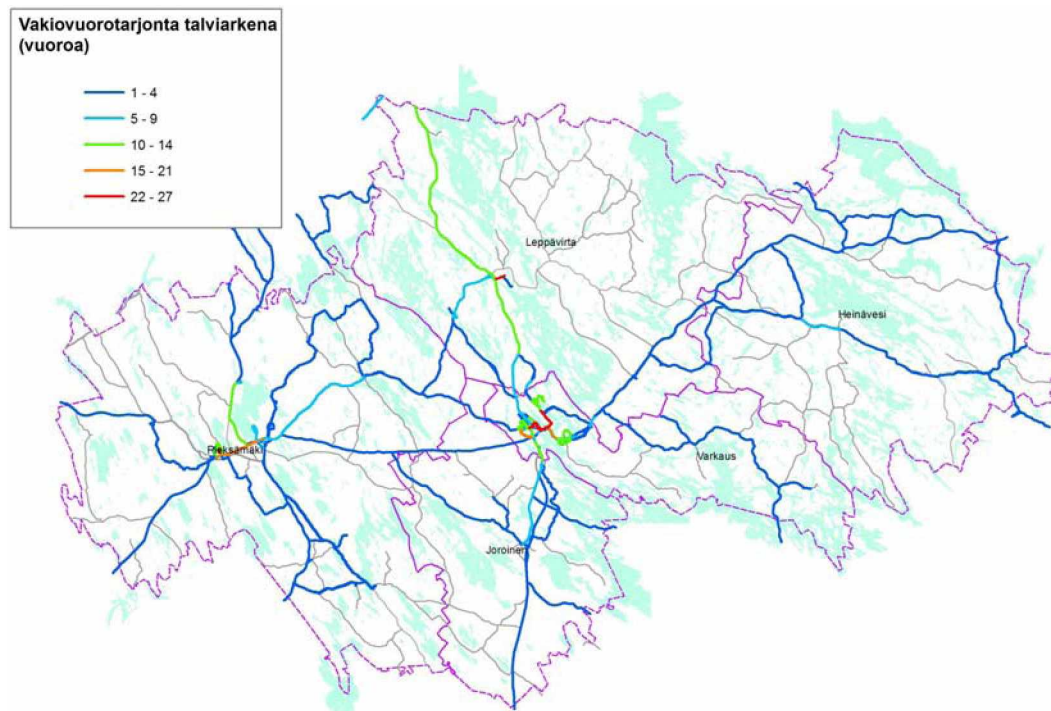
Varkauden ja Kangaslammin välillä joukkoliikenteen tarjonta perustuu lähes kokonaan koululaisliikennettä varten ostettuihin vuoroihin, joista kaksi on ELY:n ostamia ja neljä Varkauden kaupungin ostamia. Myös tällä yhteysvälillä tarjonta on kokonaisuutena vähäistä. Varkauden ja Kangaslammin välillä liikennöitsijöinä toimivat Savonlinja Oy ja Soisalon Liikenne Oy.

Varkauden ja Heinäveden välillä linja-autoliikenteen tarjonta on talvikaudella arkipäivisin kohtalaista ja saattaa mahdollistaa työssäkäynnin yhteysvälillä. Linja-autovuoroista kolme on ELY:n ostamia vuoroja. Lisäksi yhteysvälillä liikennöi taajamajuna, joka täydentää linja-autoliikenteen tarjontaa. Junayhteyksien käytettävyyttä

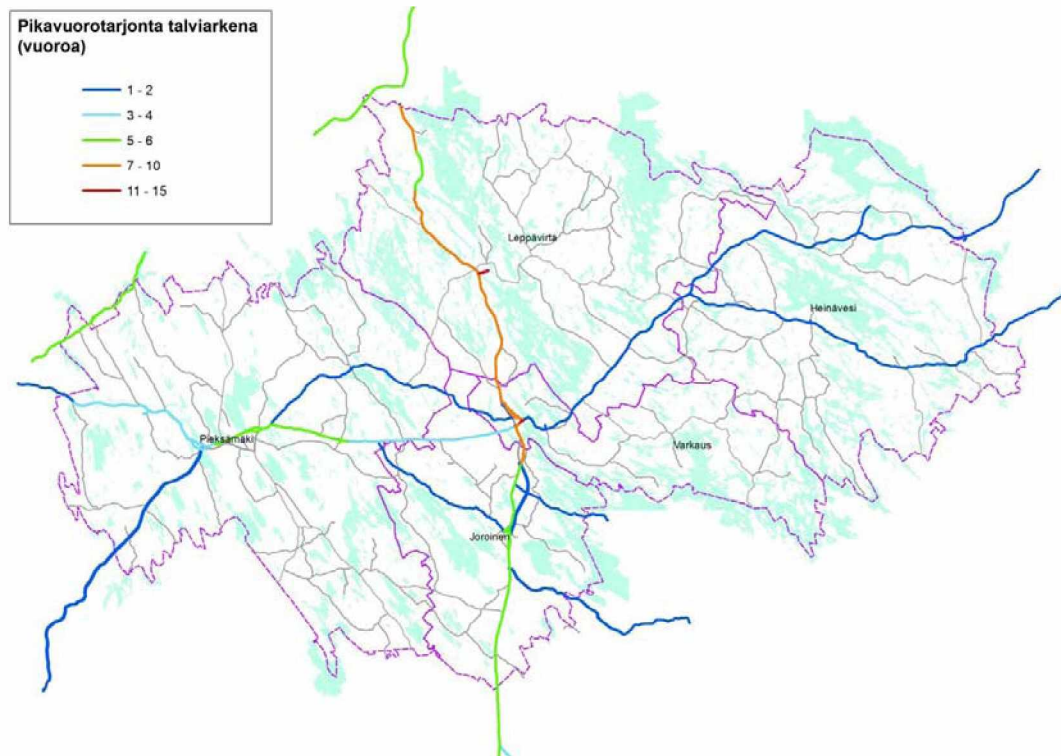
heikentää kuitenkin Heinäveden aseman sijainti noin viisi kilometriä Heinäveden keskustasta. Varkauden ja Heinäveden välillä liikennöitsijöinä toimivat Linja-Karjala Oy, Pohjolan Matka (Pohjolan Turistiauto Oy), Savo-Karjalan Linja Oy, Savonlinja Oy, Soisalon Liikenne Oy ja VR.

Pieksämäen ja Leppävirran välillä joukkoliikenteen tarjonta on melko vähäistä eikä mahdollista työssäkäyntiä. ELY:n ostamia vuoroja on talvikaudella arkipäivisin kaksi ja lisäksi yhteysväliin osana kuuluvalla Pieksämäen ja Jäppilän välillä liikennöi koulupäivisin neljä Pieksämäen kaupungin ostamaa koululaiskuljetuslinjaa. Pieksämäen ja Leppävirran välillä liikennöitsijöinä toimivat Savonlinja Oy ja Soisalon Liikenne Oy. Yhteysväliin osana kuuluvalla Pieksämäen ja Jäppilän välillä liikennöitsijöinä toimii lisäksi taksiautoilija Markku Takkinen.

Keski-Savon alueen nykyinen vakio- ja pikavuoroliikenteen tarjonta on esitetty seuraavissa kuvissa (Kuva 1 ja Kuva 2).



Kuva 1. Keski-Savon linja-autoliikenteen vakiovuorotarjonta talviarkena.



Kuva 2. Keski-Savon linja-autoliikenteen pikavuorotarjonta talviarkena.

Liityntäyhteydet kaukoliikenteen linja-autoille ja junille ovat palvelutasotavoitteisiin nähden riittäviä lukuun ottamatta Pieksämäki-Leppävirta, Pieksämäki-Virtasalmi ja Varkaus-Kangaslampi -yhteysvälejä, joilta viikonlopun linja-autovuorot puuttuvat kokonaan.

1.2.3 Asiointi- ja palveluliikenne

Kaikissa alueen kunnissa on kuntien ostamaa asiointi- ja palveluliikennettä. (Kuva 3)

Heinävedellä palveluliikennettä liikennöidään joka arkipäivä. Monipalveluautolla on järjestetty Heinäveden kyliltä kirkonkylälle asiointiyhteys kerran viikossa. Lisäksi monipalveluauto liikennöi maanantaista torstaihin keskellä päivää sekä perjantaa aamupäivisin keskustaaajamassa ja sen läheisyydessä. Palveluliikenteen ajoreitti määräytyy keskustaaajamassa samana aamuna klo 9 mennessä tehtyjen tilausten mukaan ja muilla alueilla edellisenä päivänä tehtyjen tilausten mukaan. Heinävedellä asiointi- ja palveluliikennettä liikennöi Taksipalvelu Mika Huttunen.

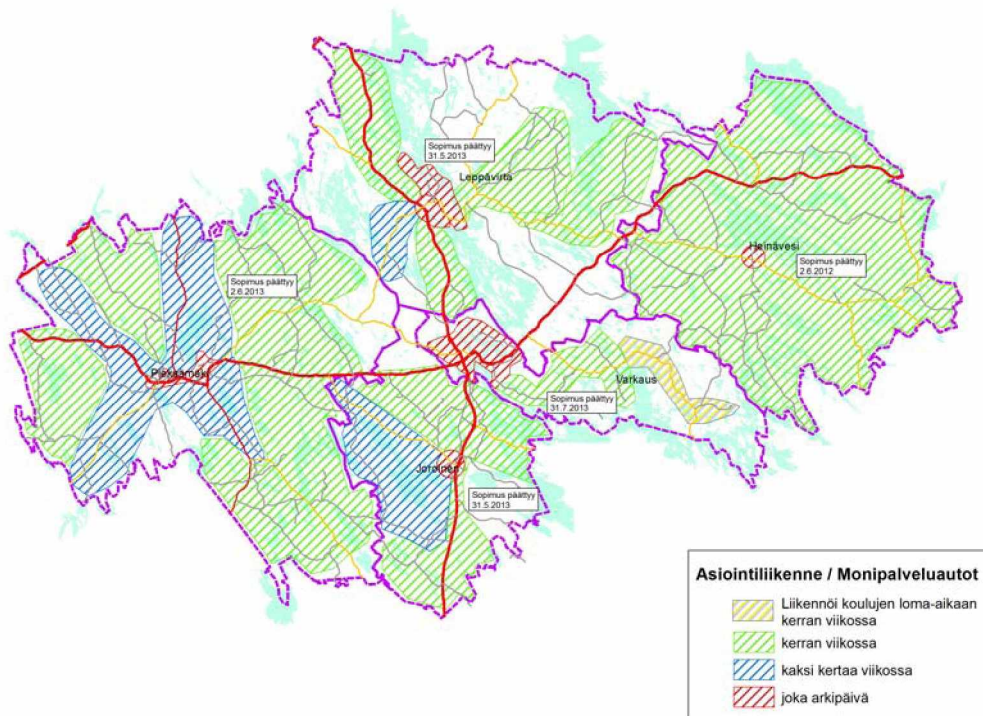
Myös Joroisissa palveluliikennettä ajetaan joka arkipäivä. Palveluliikenteellä on järjestetty asiointiyhteys Joroisten kyliltä kirkonkylälle kerran viikossa. Lisäksi palveluliikenne liikennöi joka päivä keskellä päivää myös keskustaaajamassa ja sen läheisyydessä. Taajamassa liikenne on kutsuohjattua ja asiointireiteillä kuljetus tilataan edellisenä päivänä. Joroisissa asiointi- ja palveluliikennettä liikennöi Savonlinja Oy.

Leppävirrallakin palveluliikenne liikennöi joka arkipäivä. Liikennöntialueita on neljä, joista kolme palvelee Leppävirran kyliä ja yksi on kirkonkylää ympäröivä. Kirkonkylän alueella palveluliikennettä ajetaan koulupäivien aikana joka päivä ja muina aikoina keskiviikko lukuun ottamatta joka päivä. Muilta alueilta asiointiyhteys kirkonkylälle on 1-5 kertaa viikossa. Osalla reiteistä liikenne on kutsuohjattua. Matka tila-

taan mielellään edellisenä päivänä tai viimeistään puoli tuntia ennen auton alueelle lähtöä. Lisäksi osalle Leppävirran kylistä on järjestetty taksibussiliikennettä tiistaisin ja torstaisin koulupäivinä ja perjantaisin läpi vuoden. Leppävirralla palveluliikennettä liikennöi Soisalon Tilausajo ja Vuokraus Oy ja asiointiliikennettä taksiautoilijat Marketta Helle-Kosunen, Olli Eronen ja Mikko Kauhanen.

Pieksämäellä palveluliikennettä ajetaan joka arkipäivä keskustassa ja lähialueilla. Lisäksi Pieksämäen kyliltä on järjestetty ennakoon tilattava asiointiyhteys Pieksämäelle arkipäivisin 1-4 kertaa viikossa. Pieksämäellä palveluliikennettä liikennöi Ihastjärven Linja Oy ja asiointitaksiliikennettä taksiautoilijat Pirjo Huttunen, Jari Häkkinen, Rauno Häkkinen, Heikki Kantanen, Matti Kuhmonen, Virpi Liukkonen, Ulla Markkanen, Aku Paajanen, Esa Pylvänäinen, Markku Takkinen ja Jouni Tikkanen.

Varkaudessa on kaksi palveluautoa, jotka liikennöivät joka arkipäivä. Toinen autoista liikennöi keskustassa ja keskustan eteläpuolella ja toinen keskustassa ja keskustan pohjoispuolella. Palveluliikenteen ajoreitti määräytyy vähintään puoli tuntia aikaisemmin tehtyjen tilausten mukaan. Lisäksi Varkauden, Kangaslammin ja Viljolahden väleillä liikennöi asiointitaksi keskiviikkoisin. Asiointitaksiin matka on varattava edellisenä päivänä. Varkaudessa asiointi- ja palveluliikennettä liikennöi Savonlinja Oy ja Kangaslammin asiointitaksiliikennettä Kangaslammin Taksitaito Oy.



Kuva 3. Keski-Savon kuntien palvelu- ja asiointiliikennetarjonta.

1.2.4 Liikenteen kysyntä

Siirtymäajan sopimuksilla olevan joukkoliikenteen matkustajamääriä arvioitiin nykyisen vuorotarjonnan, Keski-Savon kuntien välisen työssäkäyntiliikenteen sekä alueen koulujen ja oppilaitosten sijainnin sekä oppilaiden asuinpaikkojen perusteella. Kuntien ostoliikenteen käyttäjämääristä ei ole yhteneväistä seurantaa. Sen sijaan ELY-keskuksen ostoliikenteen käyttäjämäärät selvitettiin.

Varkauden ja Pieksämäen välillä oli kesällä 2010 keskimäärin 0-6 matkustajaa/vuoro/päivä. Hiljaisin vuoro oli lauantaisin klo 17.15 Varkaudesta lähtevä vuoro ja vilkkaimmat vuorot olivat maanantaista perjantaihin Pieksämäeltä klo 6.45 ja klo 16.15 lähtevät vuorot.

Syksyllä 2010 Varkauden ja Pieksämäen välillä oli keskimäärin 1-14 matkustajaa/vuoro/päivä. Myös syksyllä hiljaisin vuoro oli lauantaisin klo 17.15 Varkaudesta lähtevä vuoro ja vilkkain vuoro oli maanantaista perjantaihin Pieksämäeltä klo 6.45 lähtevä vuoro.

Talvella 2011 Varkauden ja Pieksämäen välillä oli keskimäärin 1-9 matkustajaa/vuoro/päivä. Hiljaisimmat vuorot olivat lauantaisin klo 17.15 Varkaudesta lähtevä vuoro ja maanantaista perjantaihin Pieksämäeltä klo 16.15 lähtevä vuoro ja vilkkain vuoro maanantaista perjantaihin Pieksämäeltä klo 6.45 lähtevä vuoro.

Varkauden ja Leppävirran välillä oli syksyllä 2008 keskimäärin 3-10 matkustajaa/vuoro/päivä. Hiljaisin vuoro oli maanantaista perjantaihin klo 6.10 Varkaudesta lähtevä vuoro ja vilkkain vuoro sunnuntaisin Varkaudesta klo 17.10 lähtevä vuoro.

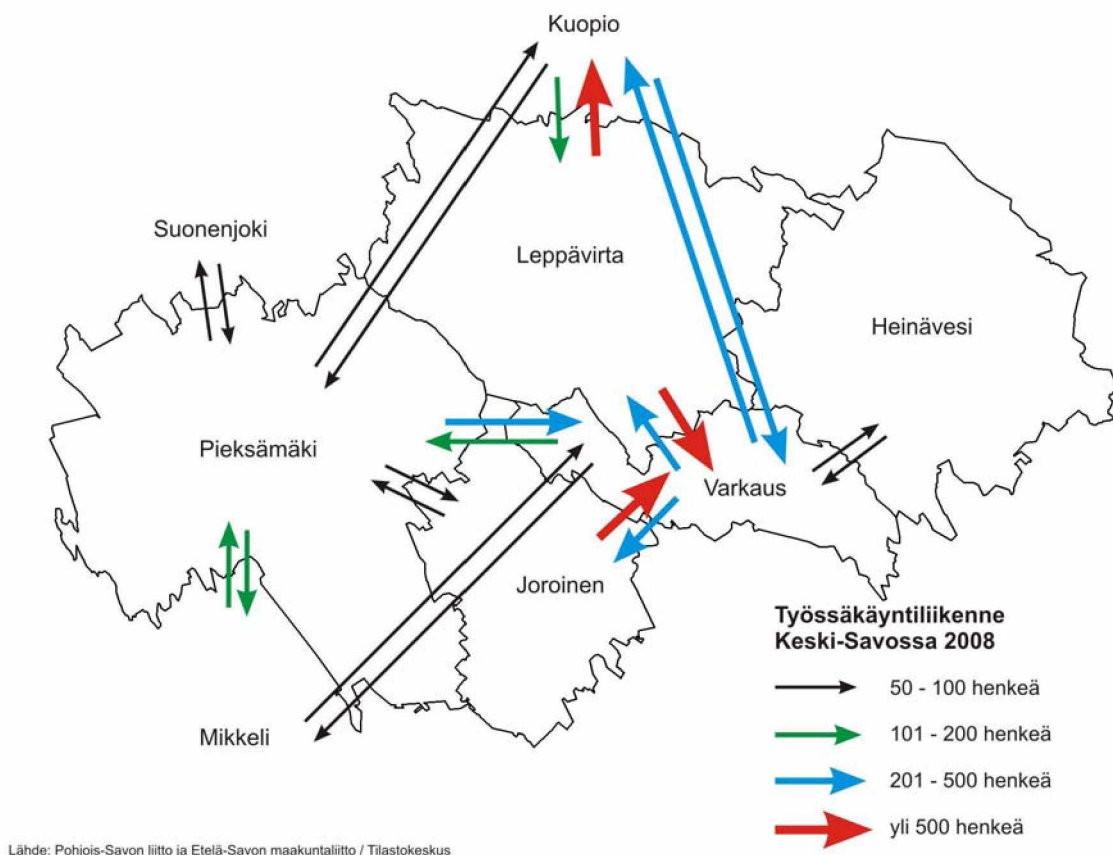
Kesällä 2009 Varkauden ja Leppävirran välillä oli keskimäärin 1-11 matkustajaa/vuoro/päivä. Hiljaisin vuoro oli maanantaista perjantaihin klo 16.10 Varkaudesta (Sorsakoskelle) lähtevä vuoro ja vilkkain vuoro maanantaista perjantaihin Varkaudesta klo 16.10 lähtevä vuoro. Talven 2009 vuoroista on Varkauden ja Leppävirran välillä matkustajamäärätiedot vain kahdelta vuorolta, maanantaista perjantaihin klo 6.10 Leppävirralta lähtevällä vuorolla oli keskimäärin 6 matkustajaa/vuoro/päivä ja maanantaista perjantaihin Varkaudesta lähtevällä vuorolla keskimäärin 9 matkustajaa/vuoro/päivä.

Varkauden ja Joroisten välillä oli kesällä 2010 keskimäärin 1-15 matkustajaa/vuoro/päivä. Hiljaisin vuoro oli maanantaista perjantaihin klo 16.30 Joroisista lähtevä vuoro ja vilkkain vuoro maanantaista perjantaihin Varkaudesta klo 6.00 lähtevä vuoro.

Syksyltä 2010 ja talvelta 2011 Varkauden ja Joroisten väliltä matkustajamäärätietoja on vain yhdeltä vuorolta. Maanantaista perjantaihin klo 10.20 Varkaudesta lähtevällä vuorolla oli syksyllä 2010 keskimäärin 19 ja talvella 2011 keskimäärin 10 matkustajaa/vuoro/päivä

Syksyllä 2010 Varkauden ja Heinäveden välillä oli keskimäärin 2-10 matkustajaa/vuoro/päivä. Hiljaisin vuoro oli koulupäivisin klo 8.45 Heinävedeltä lähtevä vuoro ja vilkkain vuoro koulupäivisin Varkaudesta klo 14.10 lähtevä vuoro.

Keski-Savossa eniten töissä käydään Leppävirralta Kuopiossa ja Varkaudessa sekä Joroisista Varkaudessa. (Kuva 4)



Kuva 4. Työssäkäyntiliikenne Keski-Savossa vuonna 2008. Lähteet Pohjois-Savon liitto, Etelä-Savon maakuntaliitto ja Tilastokeskus.

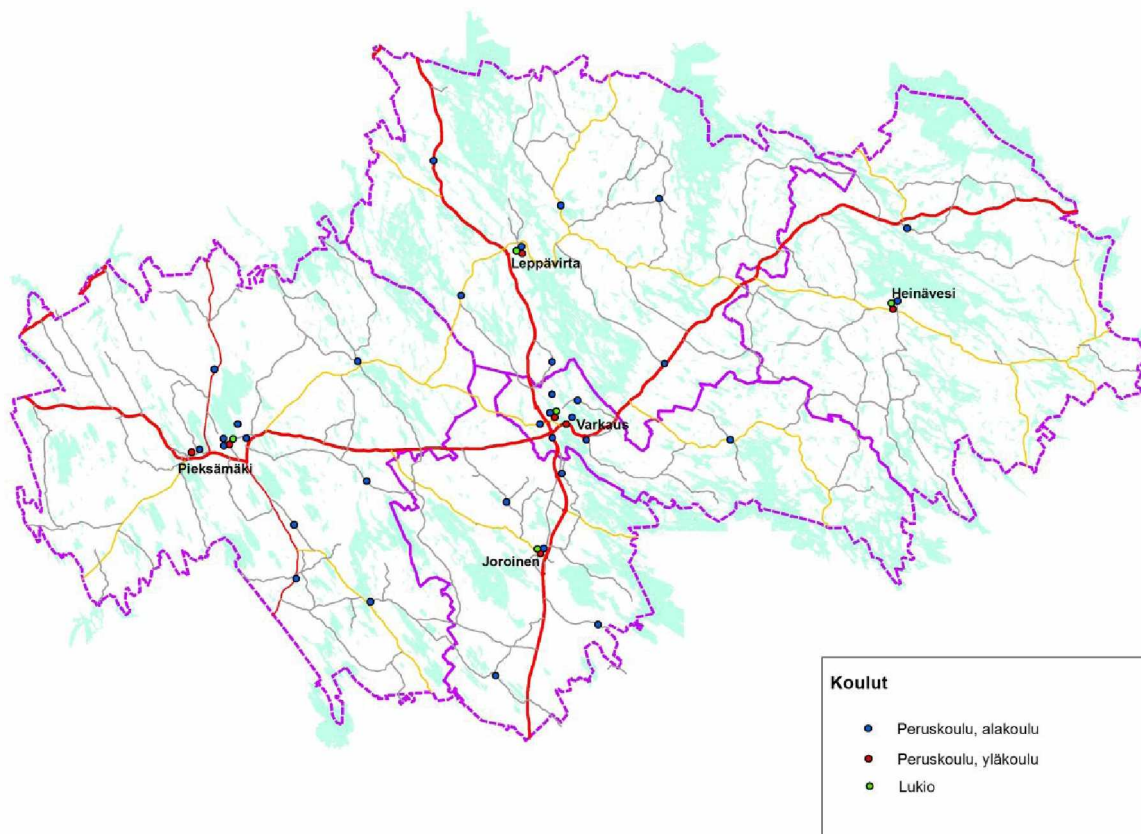
Heinävedellä peruskouluja ovat kirkonkylässä sijaitsevat Otto Kotilaisen koulu ja yläkoulu sekä Karviossa sijaitseva Karvion koulu. Lisäksi Heinävedellä on keskustaajamassa sijaitseva lukio. (Kuva 5)

Joroisissa on kuusi peruskoulua, joista Kirkonkylän ala-aste ja Joroisten yläaste sijaitsevat keskustaajamassa. Muita peruskouluja ovat Kaitaisten koulu, Kerisalon koulu, Kolman koulu ja Kuvansin koulu. Joroisten lukio sijaitsee Joroisten keskustaajamassa. (Kuva 5)

Leppävirralla on yhdeksän peruskoulua, joista Kivelän koulu (yläkoulu), Alapihan koulu ja Tietolan koulu (erityiskoulu) sijaitsevat keskustaajamassa. Muita peruskouluja ovat Konnuslahden koulu, Kurjalan koulu, Mustinsalon koulu, Oravikosken koulu, Sorsakosken koulu ja Timolan koulu. Leppävirran lukio sijaitsee Leppävirran keskustaajamassa.

Pieksämäellä on 12 peruskoulua, joista Pieksämäen keskustaajaman alueella sijaitsevat Harjun koulu, Kontiupuiston koulu, Meriluodon koulu ja Tahiniemen koulu. Naarajärvellä sijaitsevat Maaselän koulu ja Siilin koulu. Muita peruskouluja ovat Jäppilän koulu, Montolan koulu, Nenonpellon koulu, Peiposjärven koulu, Vehmaskylän koulu ja Virtasalmen koulu. Pieksämäen lukio sijaitsee Pieksämäen keskustaajamassa. Peruskouluista Tahiniemen, Montolan ja Nenonpellon koulut on päätetty lakkauttaa. (Kuva 5)

Varkaudessa on yhdeksän peruskoulua, joista Kuoppakankaan koulu, Könönpellon koulu, Lehtoniemen koulu, Lutilan koulu, Puurtilan koulu, Päiviönsaaren koulu, Svenska skolan i Varkaus ja Repokankaan koulu sijaitsevat Varkauden keskustaajamassa. Muita peruskouluja on Kangaslammin koulu. Varkauden lukio sijaitsee Varkauden keskustaajamassa. (Kuva 5)



Kuva 5. Keski-Savon kuntien koulut.

1.3 Sosiaali- ja terveystoimen sekä sivistystoimen kuljetukset

Heinävedellä kuljetusasiakkaina on noin 230 koululaista, noin 40 vammaispalvelulain ja noin 170 sosiaalihuoltolain perusteella kuljetuksiin oikeutettua asiakasta. Joroisissa kuljetusasiakkaina on n. 300 koululaista ja n. 120 vammaispalvelulain perusteella kuljetuksiin oikeutettua asiakasta. Joroisissa sosiaalihuoltolain perusteella kuljetuksiin oikeutetuilla asiakkailla on käytössään palveluseteli. Leppävirralla kuljetusasiakkaina on n. 510 koululaista, n. 90 vammaispalvelulain ja n. 120 sosiaalihuoltolain perusteella kuljetuksiin oikeutettua asiakasta. Pieksämäellä kuljetusasiakkaina on n. 500 koululaista, n. 320 vammaispalvelulain ja n. 260 sosiaalihuoltolain perusteella kuljetuksiin oikeutettua asiakasta. Varkaudessa kuljetusasiakkaina on n. 350 koululaista, n. 410 vammaispalvelulain ja n. 10 sosiaalihuoltolain perusteella kuljetuksiin oikeutettua asiakasta. (Taulukko 1)

Taulukko 1. Sosiaalitoimen ja sivistystoimen kuljetusasiakkaiden lukumäärät Keski-Savossa.

| | Heinävesi | Joroinen | Leppävirta | Pieksämäki | Varkaus |
|---|------------|------------|------------|--------------|------------|
| Koululaiskuljetukset | 230 | 300 | 510 | 500 | 350 |
| Vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset | 40 | 120 | 90 | 320 | 410 |
| Sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset | 170 | - | 120 | 260 | 10 |
| Yhteensä | 440 | 420 | 720 | 1 080 | 770 |

Kun verrataan kuntien myöntämiä matkaoikeuksia kuntien asukasluvuun ja koululaisten määrään, huomataan, että myönnettyjen matkojen määrässä on huomattavia eroja. Esimerkiksi Heinävedellä koulukuljetusten piirissä näyttäisi olevan yli 2/3 kaikista kunnan kouluikäisistä. Tulisikin selvittää, johtuuko tämä kunnan suuresta koosta ja vähäisestä koulujen määrästä, vai onko myöntämisperusteissa tarkistamisen varaa. Heinävedellä yhden oppilaan kuljetuksista aiheutuu keskimäärin 2340 euron kustannus vuosittain.

Vammaispalvelulain mukaisia matkaoikeuksia näyttäisi myönnettävän suhteessa asukasluvuun eniten Joroisissa ja Varkaudessa, joissa ei myönnetä SHL:n mukaisia matkoja.

1.4 Kustannukset ja rahoitus

Henkilökuljetusten kustannukset Keski-Savossa olivat vuonna 2010 yhteensä n. 5,16 milj. €. Kunnista suurimmat kustannukset olivat Pieksämäellä, n. 1,44 milj. € ja Leppävirralla, n. 1,24 milj. €. Suhteellisesti selvästi eniten rahaa kului opetustoimen kuljetuksiin kaikissa kunnissa. (Taulukko 2)

Taulukko 2. Kuljetuskustannukset Keski-Savossa ja Keski-Savon kunnissa vuonna 2010. Lähde Pohjois-Savon ELY-keskus.

| €/vuosi | Keski-Savo | Heinävesi | Joroinen | Leppävirta | Pieksämäki | Varkaus |
|----------------------------|------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|
| Joukkoliikenne | 672 491 | 27 751 | 69 393 | 155 382 | 194 978 | 224 987 |
| Opetustoimen kuljetukset | 3 102 300 | 538 711 | 390 884 | 691 700 | 841 555 | 639 450 |
| Sosiaalitoimen kuljetukset | 1 385 441 | 134 338 | 193 492 | 394 681 | 404 415 | 258 515 |
| Yhteensä | 5 160 232 | 700 800 | 653 769 | 1 241 763 | 1 440 948 | 1 122 952 |

Henkilökuljetusten kustannukset Keski-Savossa olivat vuonna 2010 yhteensä n. 83 € asukasta kohti. Joukkoliikenteen kustannukset Keski-Savossa olivat n. 11 €, opetustoimen kuljetusten n. 50 € ja sosiaalitoimen kuljetusten n. 22 € asukasta kohti. (Taulukko 3)

Heinävedellä, Joroisissa ja Leppävirralla kuljetuskustannukset asukasta kohti olivat selvästi suuremmat kuin Keski-Savossa keskimäärin. Pieksämäellä ja Varkaudessa kuljetuskustannukset asukasta kohti olivat puolestaan selvästi pienemmät muuhun Keski-Savoon verrattuna. Selittävänä tekijänä on ainakin parempi joukkoliikenteen palvelutaso. Kuljetusten järjestämistapojen lisäksi kuljetuskustannuksiin vaikuttavat

kunnan pinta-ala, järvisyys ym. maantieteelliset asiat, jotka on huomioitava kuljetuskustannuksia vertailtaessa. (Taulukko 3)

Taulukko 3. Kuljetuskustannukset asukasta kohti Keski-Savossa ja Keski-Savon kunnissa vuonna 2010. Lähde Pohjois-Savon ELY-keskus.

| €/vuosi/asukas | Keski-Savo | Heinävesi | Joroinen | Leppävirta | Pieksämäki | Varkaus |
|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|
| Joukkoliikenne | 11 | 7 | 13 | 15 | 10 | 10 |
| Opetustoimen kuljetukset | 50 | 138 | 72 | 66 | 42 | 28 |
| Sosiaalitoimen kuljetukset | 22 | 34 | 36 | 37 | 20 | 11 |
| Yhteensä | 83 | 179 | 121 | 136 | 73 | 49 |

Keski-Savossa kuntien kuljetuskustannukset ovat kasvaneet vuodesta 2007 vuoteen 2010 yhteensä n. 19 %. Eniten kustannukset ovat kasvaneet opetustoimen kuljetuksissa, n. 26 %. Sosiaalitoimen kuljetuksissa kustannukset kasvoivat n. 9 % ja joukkoliikenteessä n. 9 %. (Taulukko 4)

Taulukko 4. Kuljetuskustannusten kehitys Keski-Savossa vuosina 2007-2010. Lähde Pohjois-Savon ELY-keskus.

| €/vuosi | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | Muutos 2007-2009 |
|----------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------|
| Joukkoliikenne | 614 895 | 545 209 | 639 466 | 672 491 | +9 % |
| Opetustoimen kuljetukset | 2 467 229 | 2 947 438 | 3 229 651 | 3 102 300 | +26 % |
| Sosiaalitoimen kuljetukset | 1 270 833 | 1 441 229 | 1 363 903 | 1 385 441 | +9 % |
| Yhteensä | 4 352 957 | 4 933 875 | 5 233 020 | 5 160 232 | +19 % |

2 Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten organisointi

2.1 Kuljetusten nykyinen organisointi

Henkilökuljetusten suunnittelun nykytilaa ja suunnitteluun käytettävää työaikaa selvitettiin kuntien eri hallintokuntiin suunnatulla kyselyllä.

Seudulla käytetään työaikaa kuljetusten järjestämiseen noin 5-5,5 henkilötyövuotta/vuosi. Seudulla on 1,2 henkilöä liikennesuunnittelu- tai kuljetussuunnittelutehtävissä, muuten tehtävät hoidetaan muiden töiden ohessa ja muiden alojen osaajien toimesta.

Joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten hoitaminen teettää jatkossa yhä enemmän töitä, koska uuden joukkoliikennelain myötä kuntien vastuu joukkoliikennepalvelujen järjestämisessä kasvaa. Toisaalta myös kuntien järjestämien henkilökuljetusten piiriin kuuluvien määrä on kasvanut ja kasvun ennakoidaan jatkuvan.

Suunnittelukäytännöt

Keski-Savon kunnissa oli syksyllä 2011 koordinoitavana noin 1900 oppilaan koulukuljetukset, noin 1000 vammaispalvelulain mukaisen kuljetuspäätöksen saaneen kuljetukset sekä noin 300 sosiaalihuoltolain mukaisiin matkoihin oikeutetun kuljetukset. Kaikki kunnat järjestävät palveluliikennettä ja lisäksi on muita asiointiliikenteitä kuten asiointitaksi- ja taksibussipalveluja. Kunnat järjestävät myös vähäisessä määrin sosiaalitoimen ryhmäkuljetuksia ja ostavat muutamia bussivuoroja koulukuljetusten tarpeisiin. Lisäksi Keski-Savossa ajetaan noin 190 ELY-keskuksen bussivuoroa (siirtymäajan liikennöintisopimukset ja ostosopimukset yhteensä).

Kuljetuspalvelut ja joukkoliikenne järjestetään kuntakohtaisesti. Myös kuntien sisällä yhteistyö eri hallintokuntien välillä kuljetusten järjestämisessä on vähäistä. Pieksämäellä on kokoaikainen liikennesuunnittelija ja Joroisissa osa-aikainen. Muutoin liikennesuunnittelusta ja liikennepalvelujen hankinnasta vastaavat muiden alojen ammattilaiset, ja tehtävät hoidetaan muiden töiden ohessa.

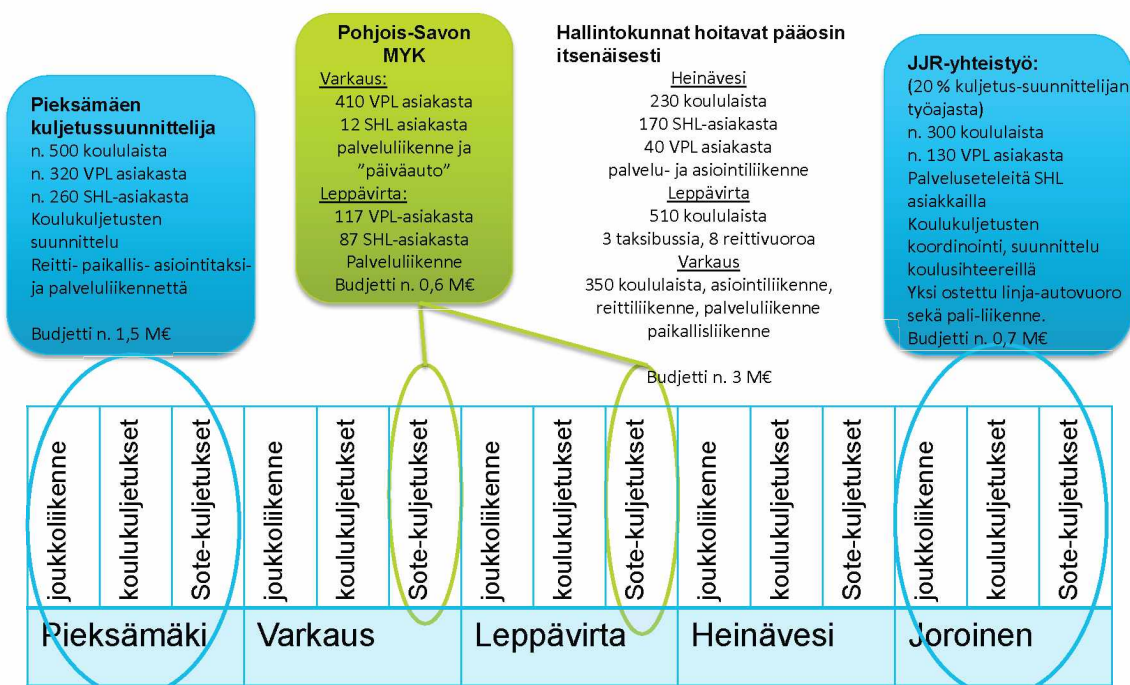
Pieksämäellä kaupungilla on oma kuljetussuunnittelija, joka vastaa reitti-, paikallis-, asiointitaksi- ja palveluliikenteen sekä koululaiskuljetusten suunnittelusta. Sosiaalitoimen kuljetukset on yhdistetty asiointitaksi- ja palveluliikennevuoroihin, ja koululaiskuljetukset hoidetaan mahdollisimman pitkälle avoimella joukkoliikenteellä.

Varkauden kaupungissa hallintokunnat järjestävät kuljetukset pääosin itsenäisesti, mutta sosiaali- ja terveystoimen kuljetukset järjestetään Pohjois-Savon matkojenyhdistelykeskuksen kautta. Yhteistyötä kaupungin eri hallintokuntien välillä kuljetusten järjestämisessä ei juuri ole. Kuljetukset on järjestetty paikallis-, reitti-, palvelu- ja asiointiliikenteellä sekä erilliskuljetuksina.

Heinäveden kunnassa hallintokunnat järjestävät kuljetukset pääosin itsenäisesti. Kuljetukset kilpailutetaan yhtä aikaa, mutta jokainen hallintokunta tekee kilpailutuksen erikseen. Sosiaalitoimen kuljetuksista pieni osa hoidetaan palveluliikenteellä. Koululaiskuljetuksessa olevista oppilaista n. 60 % kuljetetaan takseilla ja 40 % reittiliikenteen linja-autoilla.

Joroisten kunta kuuluu JJR (Joroinen, Juva ja Rantasalmi) -allianssikuntiin. Joroisten kunnan kuljetuksista vastaava kuljetussihteeri (20 % työajasta Joroisissa) on palkattuna Juvan kuntaan ja hoitaa JJR-kuntien joukkoliikennettä, kuntien kuljetuksia ja koordinoi koulusihteerien suunnittelemaa koululaiskuljetuksia. Päivätoiminnan kuljetukset on järjestetty palveluliikenteellä ja koululaiskuljetukset linja-autoilla ja takseilla. Joroisissa perusturvan ja hallinnon toimialat tekevät yhteistyötä palveluliikenteen osalta, mutta koululaiskuljetuksia ei ole saatu yhdistettyä palveluliikenteeseen.

Leppävirran kunnassa hallintokunnat järjestävät kuljetukset pääosin itsenäisesti, mutta sosiaali- ja terveystoimen kuljetukset järjestetään Pohjois-Savon matkojenyhdistelykeskuksen kautta. Eri joukkoliikennekilpailutusten yhteydessä kunnan hallinnonalat järjestävät kokouksen kunnan järjestämien liikenteiden osalta. Kuljetukset on järjestetty reitti- ja asiointiliikenteellä. Päivätoiminnan kuljetukset on järjestetty palveluliikenteellä.



ELY-keskus: Noin 60 ostovuoroa, noin 130 siirtymäajan sopimuksella olevaa vuoroa

Kuva 6. Henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen nykyinen järjestämistapa Keski-Savossa

Henkilöresurssit

Kuljetusten hoito on erittäin hajautunutta.

Heinävedellä kuljetusten suunnitteluun ja järjestämiseen käytetään kunnan omien arvioiden mukaan yhteensä työaikaa arviolta noin 0,7 henkilötyövuotta. Kunnassa ei ole liikenteen suunnittelun ammattilaista. Työaika jakautuu seuraavasti: matkailusihteeri 10 %, sosiaalityöntekijä 10-15 %, toimistotyöntekijä 20 %, sivistysjohtaja 3 % ja koulutoimen kanslisti 25 % työajasta.

Pieksämäellä työaika kuljetusten suunnitteluun käytetään yhteensä arviolta 1,5 henkilötyövuotta. Kunnassa on palkattu kokoaikainen liikennesuunnittelija, jonka työaika jakautuu arviolta koulutoimi 50 %, avoin joukkoliikenne 25 %, sote 20 %. Muutoin kuljetusten suunnitteluun käyttävät työaika sivistysjohtaja muutamia työpäiviä, toimistosihteeri 20–30 % työajasta, vanhus- ja vammaispalvelujohtaja 5–10 % ja toimistosihteeri 15 % työajasta.

Joroisissa Juvan kuljetussihteeri käyttää noin 20 % työajasta kunnan avoimen joukkoliikenteen ja koulukuljetusten järjestelyyn. Lisäksi kuljetusten järjestelyyn osallistuvat Joroisten kunnansihteeri pienellä työpanoksella, 2 sosiaalityöntekijää noin 20 % työpanoksella, vammaispalvelujen päällikkö 10 %, toimistosihteeri 10 %, sosiaalityöntekijä 15 % ja koulutoiminsihteeri n. 30 % työajasta. Yhteensä työaika kuljetuksiin käytetään arviolta reilu 1 henkilötyövuosi.

Leppävirralla joukkoliikenteen ja kuljetusten hoitoon käytetään yhteensä arviolta 0,5 henkilötyövuotta. Yhdyskuntainsinöörin työajasta henkilökuljetukset vievät noin 10 % ja toimistosihteerin työajasta noin 5 %. Sosiaalitoimessa henkilökuljetukset työllistävät ainakin johtavaa sosiaalityöntekijää, päivähoiton johtajaa, avohuollon ohjaajaa, perhepalvelujohtajaa, koulutoimen toimistosihteeriä sekä osastonhoitajaa, joiden työajasta kuljetukset vievät yhteensä noin 0,2 henkilötyövuotta. Koulukuljetusten järjestämiseen kuluu arviolta 10 % toimistosihteerin ja 1 % koulutoimenjohtajan työajasta.

Varkauden sosiaalitoimessa henkilökuljetusten järjestämiseen käytetään työaika arviolta noin yksi henkilötyövuosi, josta vammaispalvelun sosiaalihoitajalla n. 65 % työajasta ja johtavalla sosiaalityöntekijällä arviolta noin kolmannes työajasta. Kaupungininsinöörin työajasta joukkoliikenne lohkaisee noin 10 %. Koulutoimen kuljetusten järjestämiseen käyttää sivistysjohtaja noin 1 % työajasta ja toimistosihteerit noin 30 %.

Nykyisen järjestelmän kehittämistarpeita

Nykyinen hajautunut järjestelmä kuljetusten suunnittelussa ei mahdollista kokonaisvaltaista suunnittelua.

Pieksämäkeä lukuun ottamatta kaikki kunnat kärsivät kuljetusten järjestämiseen liittyvästä resurssiongelmista ainakin jossain määrin. Kuljetusten suunnitteluun käytävissä oleva työaika kuluu kokonaisuudessaan akuuttien asioiden hoitamiseen eikä kehittämiseen ole resursseja. Kuljetusten käyttöä ja kustannuksia ei seurata kokonaisuutena, joka osaltaan vaikeuttaa kehittämistä.

Kuljetusten myöntämisperusteissa (palvelutasossa) on eroja kuntien välillä. Myöntämisperusteissa on ainakin jonkin verran kiristämismahdollisuuksia ilman, että asiakkaiden palvelut merkittävästi huonontuvat tai kuljetuspalveluasiakkaiden asema muutoin heikkenee kohtuuttomasti. Haasteena on, että aiemmin, mahdollisesti liian kevein perustein myönnettyjä VPL:n mukaisia matkaoikeuksia on erittäin vaikea myöhemmin poistaa. Toisaalta asiakkaille tarjottava palvelutaso on kuntakohtainen päätös. Useimmat kunnista järjestävät koulukuljetuksia lain edellyttämää palvelutasoa paremmalla palvelutasolla.

Keski-Savon alueella on hyvä ja kaikki kunnat kattava palveluliikennejärjestelmä. Palveluliikenteiden käyttöä olisi mahdollista tehostaa, mm. koululaisten kuljetuksia nii-

hin sovittelemalla. Palveluliikenteiden reittejä tulisi sovittaa paremmin sosiaalitoimen kuljetustarpeisiin ja sosiaalitoimen edustajat tulisi kytkeä nykyistä tiiviimmin mukaan palveluliikenteen suunnitteluun. Alueella on tarpeen löytää tehokkaita keinoja sosiaalihuoltolain mukaan myönnettyjen matkojen ohjaamiseksi palveluliikenteeseen.

Palveluliikenteistä ja asiointiliikenteistä tiedottaminen on kirjavaa ja vaatisi tehostamista ja selkeyttämistä. Seudun kunnissa asiointiliikenteen palveluissa on merkittäviä palvelutasoeroja.

Sosiaalitoimen kuljetuksissa kustannuksia nostaa asiakkaiden omatilaus. Kilpailuteuista hinnoista ei saada hyötyä, koska matkat eivät ohjautu edullisimpiin autoihin asiakkaiden itse tilatessaan matkat haluamaltaan autolta. Mm. tämän vuoksi tarvittaisiin keskitetty kyytien tilausjärjestelmä.

Nykyinen kuljetusjärjestelmä on haavoittuvainen, koska osaaminen on tiettyjen henkilöiden käsissä ilman varajärjestelyjä.

2.2 Tavoitteet uudelle kuljetusjärjestelmälle

Keski-Savon kuntajohtajatyöryhmä linjasi kokouksessaan 29.9.2011, että tavoitteena on muodostaa seudullinen logistiikkayhteistyömalli, jossa kaikkien kuntien henkilöliikenne hoidettaisiin yhden yksikön kautta. Seudulliselle logistiikkayhteistyömallille tulee asettaa ainakin seuraavat tavoitteet:

- Keski-Savoon rakennetaan tehokas kuljetusten suunnittelu, hankinta- ja seuranta-järjestelmä, jossa on mahdollisimman vähän päällekkäistä toimintaa.
- Kuljetukset hankitaan mahdollisimman edullisesti ja kilpailua lisätään.
- Palvelutaso säädetään niin, että turvataan riittävä joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten palvelutaso asiakkaille, mutta ei tarjota kustannuksia synnyttävää ylipalvelua.
- Hankitaan vain tarpeellisia kuljetuksia.
- Hoidetaan mahdollisimman paljon matkoja avoimessa joukkoliikenteessä.
- Vähennetään erilliskuljetuksia ja yhdistellään matkoja.
- Hankittujen kuljetuspalveluiden käyttöä ja kustannuksia seurataan tehokkaasti ja ajantasaisesti.
- Seudullisen logistiikkayhteistyön kustannukset ja työmäärä jaetaan oikeudenmukaisesti kuntien kesken.
- Hallintokunnissa resursseja vapautetaan perustehtäviin.
- Kuljetuskustannusten jatkuvaa ja voimakasta kasvua saadaan hillittyä ja kuljetusten kustannuksissa saadaan jopa säästöjä.

2.3 Kuljetusjärjestelmän vaiheittain kehittäminen

Keski-Savoon esitetään perustettavan seudullinen joukkoliikenne- ja henkilökuljetusyksikkö vaiheittain. Jotta seudun joukkoliikenne- ja henkilökuljetusjärjestelmä toimisi mahdollisimman tehokkaasti ja riittävällä palvelutasolla, tarvitaan sitä hoitamaan vähintään 2–3 joukkoliikenteestä ja henkilökuljetuksista vastaavan henkilön tiimi. Mahdolliset muut järjestelmää kokonaisuudessa tehostavat uudistukset, kuten kuljetusten välitys- ja yhdistelytoiminnan aloittaminen lisäävät kuljetusten koordinoimisen henkilöresurssitarpeita. Esitetyillä henkilöresursseilla koulut/koulutoimen sihteerit ovat edelleen mukana kuljetusten oppilaskohtaisten yksityiskohtien suunnittelussa.

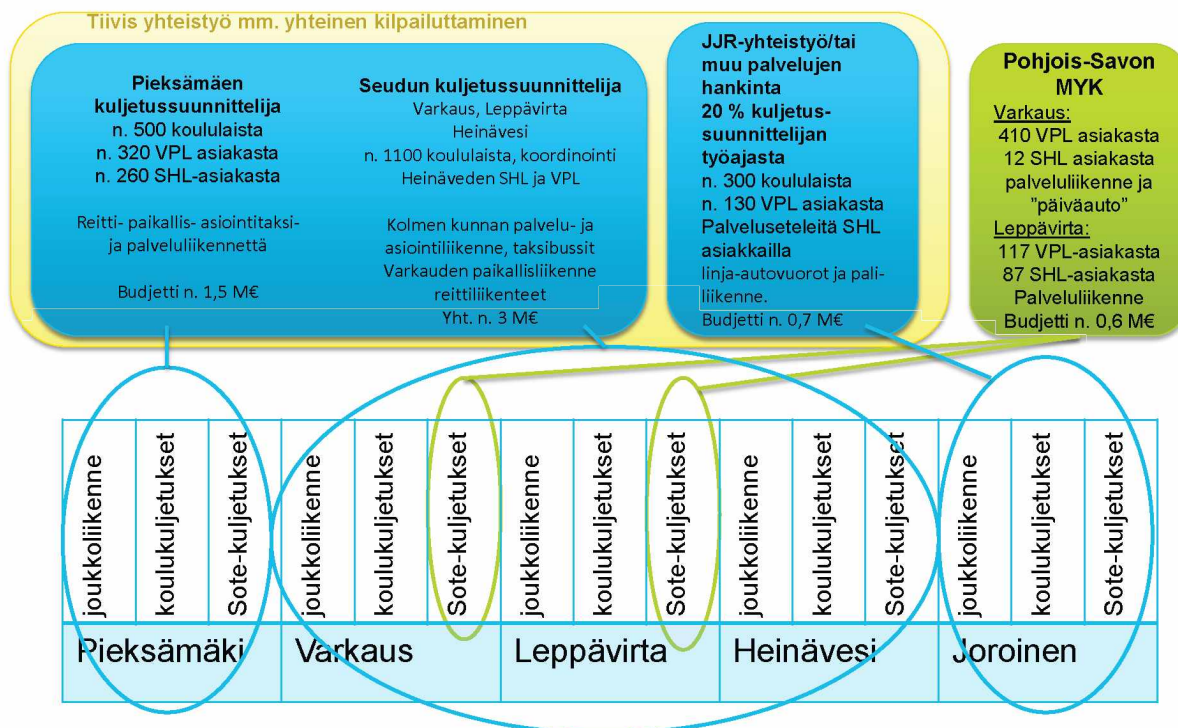
Järjestelmän tehostaminen vapauttaa resursseja hallintokunnilta. Yhden liikennesuunnittelijan palkkaaminen vapauttaa sosiaalitoimen kuljetusten suunnitteluun, kilpailuttamiseen ja tilaamiseen käytetyt resurssit käytettäväksi sosiaalitoimen ammatiltaan kuuluviin tehtäviin. Seudullisen kuljetussihteerin avulla voidaan vähentää koulutoimen sihteerien kuljetuksiin käyttämänä työaika merkittävästi, mutta koulujen työpanosta tarvitaan edelleen yksityiskohtaiseen suunnitteluun. Avoimen joukkoliikenteen suunnittelun ohjaukseen tarvitaan edelleen kunnista työpanosta, mutta suunnittelu, järjestäminen ja seuranta siirtyisivät uuteen henkilökuljetusyksikköön. Kuntien tulee yhdessä muodostaa henkilökuljetus/joukkoliikenne-työryhmä, joka ohjaa seudun henkilöliikennelogistiikkayksikön toimintaa.

Kuljetusten organisointia esitetään kehitettävän vaiheittain. **Ensimmäisessä vaiheessa vuosina 2012–2013** palkataan yksi seudullinen kuljetussuunnittelija Pieksämäellä nyt jo toimivan kuljetussuunnittelijan rinnalle vastaamaan seudun muiden kuntien kuljetusten koordinoimista. Kahden liikennesuunnittelijan työnjaon esitetään ainakin aluksi olevan maantieteellinen niin, että kumpikin kuljetussuunnittelijoista hoitaa sekä avoimeen joukkoliikenteeseen, sosiaalitoimen kuljetuksiin, että koulutoimen kuljetuksiin liittyviä tehtäviä. Uusi suunnittelija koordinoisi ainakin aluksi hallintokuntien kuljetuksiin liittyviä tehtäviä Varkaudessa, Heinävedellä ja Leppävirralla. Seudun kuljetussuunnittelijan työpanosta pystyttäisiin joustavasti hyödyntämään kulloinkin akuutissa kohteessa. Joroisten kuljetusten hoito esitetään aluksi hoidettavan edelleen JJR-yhteistyön kautta tai muulla Rantasalmen ja Juvan yhteistyökuviolla. Oleellista on, että Juvan kuljetuksista vastanneen kuljetussuunnittelijan osaaminen olisi käytössä, kun Keski-Savossa valmistellaan siirtymistä uuden joukkoliikennelain mukaiseen joukkoliikenteen järjestämiseen. Keski-Savon ja JJR:n kuljetussuunnittelijoiden välillä tulisi tehdä tiivistä yhteistyötä valmistelussa.

Lisäksi henkilölogistiikkayksikön perustamisvaiheessa tarvittaneen ulkopuolista apua seuraaviin tehtäviin:

- Liikenteen tarjouskilpailujen yksityiskohtainen suunnittelu
- Reitinoptimointiin liittyvät selvitykset
- Vaihtoehtoisten kuljetusten välitystä ja yhdistelyä koskevien toimintamallien selvitys

Kustannusarviot on esitetty raportin luvussa 6.2. Ensimmäisenä vuonna ei ole odotettavissa säästöjä kuljetuskustannuksista, mutta resursseja vapautuu hallintokunnissa perustyöhön.



Kuva 7. Keski-Savon henkilölogistiikkayksikön vaiheittain perustaminen, vaihe 1 vuonna 2012–2013.

Toisessa vaiheessa vuonna 2014 myös Joroinen tulisi mukaan yhteistyöhön. Perustettaisiin Keski-Savon kuljetusten välitys- ja yhdistelykeskus, jonka kautta välitettäisiin kaikkien seudun kuntien henkilökuljetukset. Kyytejä yhdisteltäisiin mahdollisuuksien mukaan joukkoliikenteeseen tai kimpptaksimatkoiksi. Kuljetusten välityskeskukseen tärkeimpinä tehtävinä olisi kuljetusten käyttöön liittyvien väärinkäytösten poistaminen sekä kuntien kuljetusten suunnittelun tehostaminen. Jatkossa kaikki seudun matkat tilattaisiin kuljetusten välityskeskuksesta, joka välittäisi kilpailutettuja autoja edullisuusjärjestyksessä. Reitin optimointiohjelmistoa hyväksi käyttäen suunniteltaisiin koulu- ja sosiaalitoimen säännölliset kuljetukset mahdollisimman kustannustehokkaasti siltä osin, kun matkoja ei ole mahdollista hoitaa joukkoliikenteellä.

Reitinoptimointiohjelman hankkiminen ja seudullisen kuljetusten yhdistelypalvelun perustaminen vähentävät seudulla kuljetusten järjestämiseen tarvittavia resursseja, koska järjestelmän avulla voidaan hoitaa

- VPL ja SHL matkojen välittäminen ja yhdistely
- koulukuljetusten akuutit yhdistelyt
- koulukuljetusten reittien suunnittelu
- kustannusten ja palvelujen käytön seuranta
- palvelu-/kutsuliikenteen välittäminen

KESKI-SAVON henkilölogistiikkayksikkö (noin 4 henkilöä)**Kaksi kuljetussuunnittelijaa, joilla**

- Noin 1900 koulukuljetettavan kuljetusten **koordinointi**
- Asiointi- ja palveluliikenteen suunnittelu SOTEn tarpeet huomioiden
- Avoimen joukkoliikenteen suunnittelu ja yhteistyö ELY-keskuksen kanssa
- Varkauden ja Pieksämäen paikallisliikenteen suunnittelu
- Tarjouskilpailujen valmistelu, seuranta jne.

Toimistosihteeri noin 50 % työajasta

- Laskujen tarkistus ja muita avustavia tehtäviä

Keski-Savon kuljetusten välitys ja yhdistely, 1(-2) henkilöä

- Yhdistelyyn sopivat ohjelmistot
- Paikallinen toimintatapa
- VPL- ja SHL-kuljetusten välitys ja yhdistely
- Palvelu- ja kutsuliikenteen ohjaus
- Koulukuljetusten suunnittelua /yhdistelyä

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|------------------|------------------|----------------|------------------|------------------|----------------|------------------|------------------|----------------|------------------|------------------|----------------|------------------|------------------|
| joukkoliikenne | koulukuljetukset | Sote-kuljetukset | joukkoliikenne | koulukuljetukset | Sote-kuljetukset | joukkoliikenne | koulukuljetukset | Sote-kuljetukset | joukkoliikenne | koulukuljetukset | Sote-kuljetukset | joukkoliikenne | koulukuljetukset | Sote-kuljetukset |
| Pieksämäki | | | Varkaus | | | Leppävirta | | | Heinävesi | | | Joroinen | | |

Kuva 8. Keski-Savon henkilölogistiikkayksikön vaiheittain perustaminen, tavoitetila vuonna 2014.

2.4 Henkilölogistiikkayksikön tehtävät

Lisäämällä kuljetusasiantuntemusta ja yhteistyötä sekä kuntien sisällä että seudullisesti saadaan selkeitä etujanykyiseen hajautuneeseen järjestelmään verrattuna. Keskittämällä kuljetusten hoitoa on mahdollista löytää entistä tehokkaampia toimintatapoja, uusia konkreettisia kuljetusten yhdistelymahdollisuuksia sekä yhtenäistää hankintaprosesseja.

Hyvässä organisaatiossa kukin tekee sitä, minkä parhaiten osaa. Kuljetusperiaatteiden määrittely ja kuljetuksiin liittyvä päätöksenteko tulisi jatkossakin säilyttää asianomaisissa hallintokunnissa. Päätökset vaativat sosiaalitoimen tai oppilashuollon erityisosaamista. Osa päätöksistä on harkinnanvaraisia. Kuljetusten suunnittelu, kilpailuttaminen ja tilaaminen sekä kuljetusten toteutumiseen liittyvä seuranta ovat liikennesuunnittelijan ammattialaan liittyviä tehtäviä. Hankintatoimen asiantuntemusta käytetään kuljetusten kilpailuttamisessa tarvittavassa laajuudessa.

| Tehtävä | Ratkaistavat kysymykset | Vastuutaho(t) nykyisin | Esitys vastuutahosta jatkossa |
|---|--|--|---|
| Kuljetusperiaatteiden määrittely | Mille asiakasryhmille myönnetään kunnan korvaamia matkoja? Millaisella palvelutasolla? | Kuntien hallintokunnat itsenäisesti | Seudun henkilölogistiikkayksikkö valmistelee seudullisen esityksen Kunnat päättävät |
| Kuljetusoikeuksien myöntäminen | Ketä kuljetetaan? Mihin kuljetetaan? Milloin? | Kuntien sosiaalitoimet ja koulutoimet | Kuntien sosiaalitoimet ja koulutoimet |
| Liikenteen suunnittelu | Millä kuljetetaan? Mitä reittiä? | Kuntien sosiaalitoimet ja koulutoimet | Seudun henkilölogistiikkayksikkö (liikennesuunnittelijat) |
| Kuljetuspalveluiden hankinta | Kuka kuljettaa? Mihin hintaan? | Kuntien sosiaalitoimet ja koulutoimet, (hankintatoimi) | Hankintatoimi, Seudun henkilölogistiikkayksikkö |
| Liikennepalveluiden käytön ja kustannusten seuranta ja jatkuva kehittäminen | Riittävä palvelutaso? Kustannustehokkuus? | Seurantaa vähän, resurssivaje estää kehittämistä | Seudun henkilölogistiikkayksikkö |

Liikennesuunnittelun ammattialaa

Kuva 9. Tehtävien jako kuntien hallintokuntien ja seudullisen henkilölogistiikkayksikön välillä

Henkilölogistiikkayksikön toiminta koostuu liikennesuunnittelun ammattialaan liittyvistä tehtävistä kuntien kuljetusten järjestämisessä sekä seudun joukkoliikenteen järjestämiseen liittyvistä tehtävistä. Lähtökohtana on, että koulu- ja sosiaalitoimet määrittävät kuljetusperiaatteet eli sen, mille asiakasryhmille ja millaisella palvelutasolla kuljetuksia myönnetään, sekä päättävät sen, ketä kuljetetaan ja mihin ja milloin kuljetukset toteutuvat. Koulusihteerien on tärkeää osallistua jatkossakin kuljetusten oppilaskohtaiseen suunnitteluun.

Henkilölogistiikkayksikön perustehtäviin kuuluvat

- Koulukuljetusten koordinointi ja yleispiirteinen suunnittelu yhteistyössä koulutoimen sihteerien kanssa. Oppilaskohtaiset kuljetukset suunnitellaan sopivaa reititysohjelmalla käyttäen yhteistyössä koulusihteerien kanssa.
- Asiointi- ja palveluliikenteen suunnittelu.
- Asiointiliikenteen palvelutason yhtenäistäminen seudulla niin, että samantapaisia alueita palvellaan samantasoisilla palveluilla.
- Kuntien sisäisten reittiliikenteiden suunnittelu.
- Yhteistyö ELY-keskuksen kanssa kuntien välisen joukkoliikenteen suunnittelussa.
- Tiedon kokoaminen niin, että informaatio kuntien ostamista/järjestämistä kuljetuksista on saatavissa keskitetysti.
- Kuljetuspalveluiden käytön seuranta ja raportointi säännöllisesti.

Lisäksi henkilölogistiikkayksikön tehtäviin kuuluvat kuljetusten jatkuva kehittäminen, esimerkiksi

- Valtakunnan tason hyvien käytäntöjen seuraaminen ja tuominen Keski-Savoon.
- Palvelu- ja asiointiliikenteiden aikataulujen ulkoasun ja luettavuuden parantaminen ja yhtenäistäminen.
- (Kuntien nettisivuilla) tiedottaminen palvelu- ja/tai asiointiliikenteestä.
- Kampanjointi sosiaalitoimen kuljetettaville, koeajot palveluliikenteellä, käytön opastus jne.
- Mahdollisten konsultilla teetetävien kehittämishankkeiden ohjaukseen osallistuminen.

2.5 Kuljetusjärjestelmän tehostamiskeinoja

Keski-Savossa henkilökuljetusjärjestelmän tehostaminen ja kehittäminen vaatii yhteistä tahtotilaa ja jonkun, joka vastaa järjestelmästä kokonaisuutena. Henkilökuljetusjärjestelmän tehostaminen edellyttää myös seuraavia toimia:

1. **Hallintokunnissa kuljetuksia hoitavien motivaatiota ja edellytyksiä kuljetusten tehostamiseen tulee lisätä.** Kuljetuspalveluiden käyttöä ja hankintaa tulee seurata seudullisesti ja kunnittain. Jokaisen kunnan jokaisessa hallintokunnassa tulee olla nimetty vastuuhenkilö, joka toimii yhteyshenkilönä seudun henkilölogistiikkayksikön ja ko. hallintokunnan välillä. **Hallintokunnan kuljetusvastaavalla** tulee olla käsitys siitä, miten kuljetukset järjestetään, millaisia ongelmia ja haasteita kuljetusten järjestämisessä on kunnan näkökulmasta sekä tieto kustannusten muodostumisesta.
2. **Kuljetusten myöntämisperiaatteet kannattaa yhtenäistää seudullisiksi.** Sosiaalihuoltolain mukaisia matkaoikeuksia tulisi myöntää yhtenäisin perustein ja samalla palvelutasolla kaikissa kunnissa. Tämä selkeyttää palvelujen seudullista koordinoitua ja säästää kustannuksissa. Samoin koulukuljetusten myöntäminen tulisi tehdä samoin periaattein kaikissa kunnissa/kaikilla kouluilla. Tämä selkeyttää seudullista matkojen suunnittelua ja välitystä.
3. Keski-Savossa on jo nyt kattava **palveluliikennejärjestelmä, jonka käyttöä tulee tehostaa kuntien maksamilla matkoilla.** Sosiaalihuoltolain mukaiset matkat tulee velvoittaa tekemään ensisijaisesti palveluliikenteessä tai kunnan asiointiliikenteessä, jos asiakas asuu palvelualueella ja pystyy ko. palveluja käyttämään. Asiointi- ja palveluliikenteiden reittejä ja palveluita tulee jatkuvasti suunnitella ja kehittää yhteistyössä sosiaalitoimen kuljetuksista vastaavien kanssa. Sosiaalihuoltolain mukaisten matkojen ohjaaminen kuntien palveluliikenteisiin on tärkeää, koska tämä on palveluseleitä ja yksittäisiä taksimatkoja edullisempi tapa järjestää palveluja. Lisäksi on tärkeää, että palveluliikenteen käyttöä saadaan tehostettua, koska tällöin pystytään samalla tarjoamaan matkustusmahdollisuuksia myös muille kuntalaisille. Seudun palvelu- ja asiointiliikenteistä tulee yhteistyössä yritysten kanssa suunnitella ja toteuttaa yhtenäinen tiedotusformaatti. Tämän tulee olla jatkossa edellytyksenä jo tarjouskilpailuissa.

4. **Kaikki kuntien maksamat kuljetukset tulee kilpailuttaa.** Seudulla hyväksi havaittua käytäntöä kattohintaisesta kilpailutuksesta tulee soveltaa myös sosiaalitoimen kuljetuksissa. (Sosiaalitoimen kuljetuksia ei ajeta enää kuluttajahinnoin).
5. **Keskitetyn välitysjärjestelmän avulla varmistetaan, että tilaukset välitetään edullisimman hinnan antaneisiin autoihin.** Asiakkaiden suoratilaus poistuu kustannussyistä. Riittävän asiakaspalvelun turvaamiseksi erityistä avustusta tarvitseville asiakkaille tulee kuitenkin määrittää tarpeen mukaan erityisoikeuksia matkojen välitysjärjestelmään.
6. **Varaudutaan siihen, että koulujen alkamisaikoja voidaan tarvittaessa sovitella** niin, että kuljetuksia saadaan tehostettua. Erityisesti iltapäivisin koulujen päättymisaikoja kannattaa keskittää tiettyihin kellonaikoihin sen sijaan, että kuljetustarve on jokaisena iltapäivän tuntina.

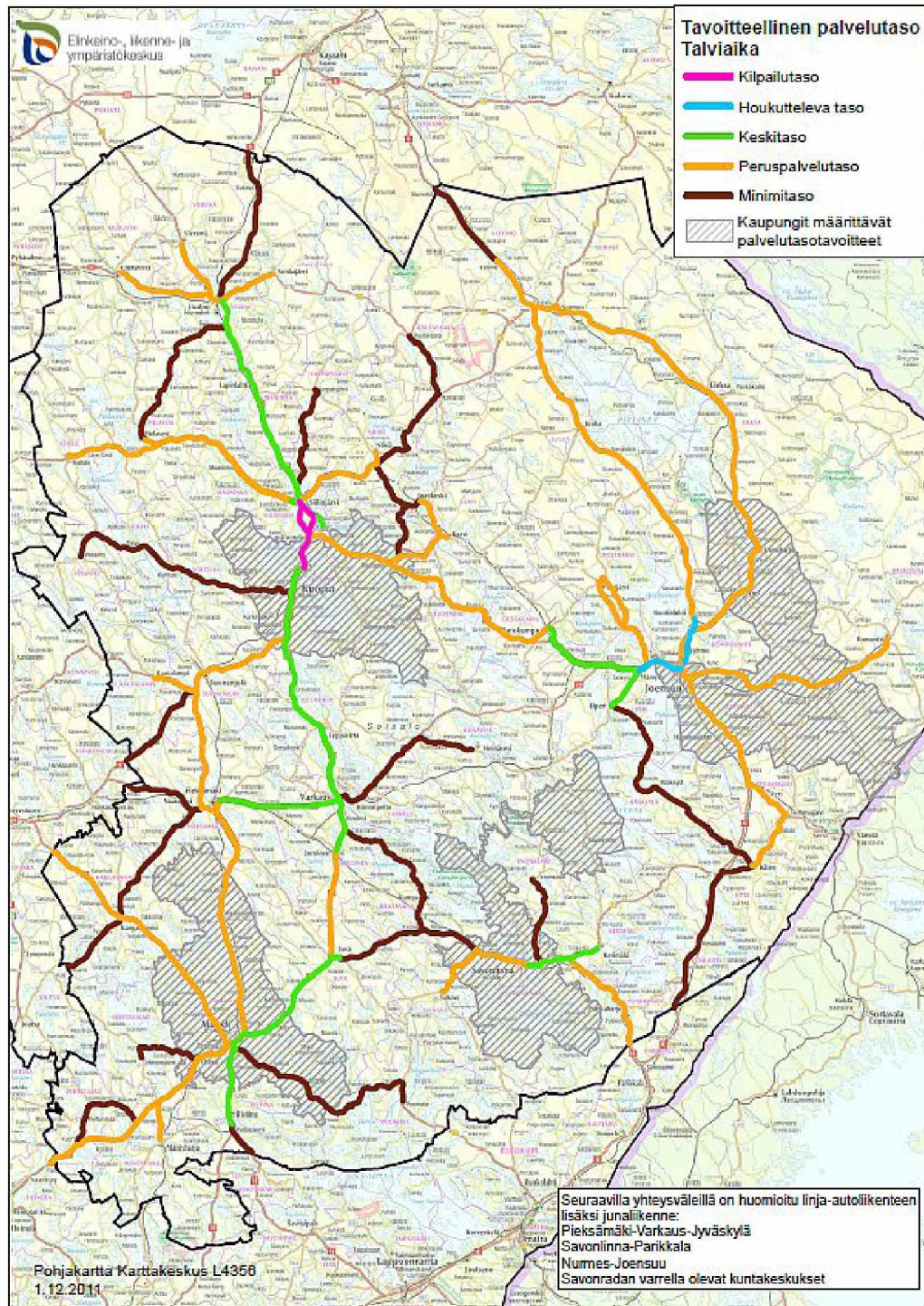
3 Joukkoliikennesuunnitelma

3.1 Palvelutason määrittely

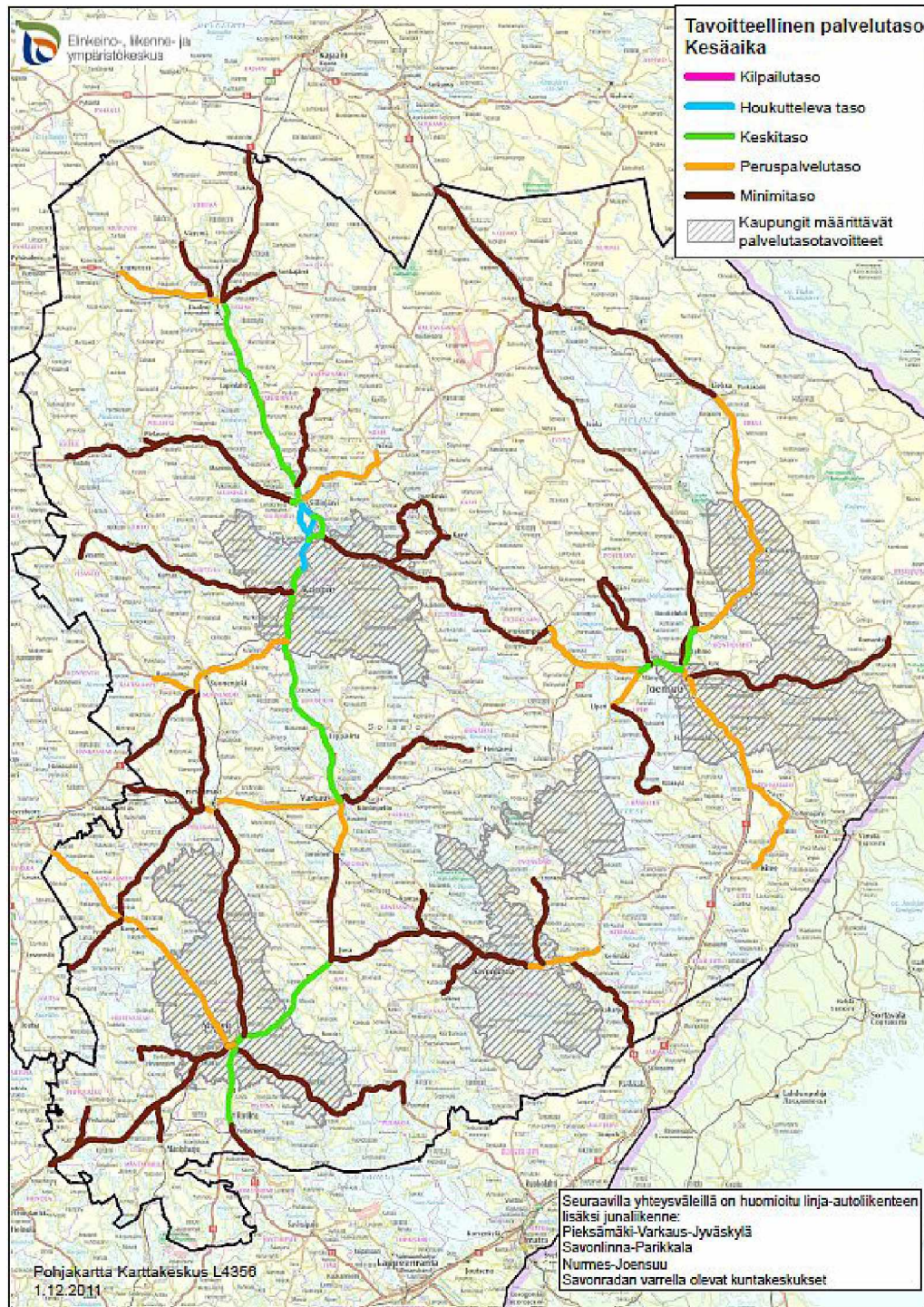
Pohjois-Savon ELY-keskus on asettanut Pohjois-Savon, Etelä-Savon ja Pohjois-Karjalan maakuntien alueille joukkoliikennelain mukaiset tavoitteelliset palvelutasot (Taulukko 5, Kuva 10 ja Kuva 11). Palvelutasotavoitteet on asetettu erikseen talviajalle ja kesäajalle. Palvelutasotavoitteet ovat voimassa 1.1.2012–31.12.2013 välisenä aikana. Palvelutasot ovat kilpailutaso, houkutteleva taso, keskitaso, peruspalvelutaso, minimitaso ja lakisääteinen taso. Tavoitteellisia palvelutasoja laadittaessa on huomioitu Keski-Savon kuntia koskevien joukkoliikennesuunnitelmien ja KETJU-hankkeen palvelutasotavoitteet.

Taulukko 5. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueella.

| LUOKAT | KILPAILUTASO | HOUKUTTELEVA TASO | KESKITASO | PERUSPALVELUTASO | MINIMITASO | LAKISÄÄTEINEN TASO |
|-----------------------------------|---|---|--|---|---|---|
| <i>Käyttöympäristö</i> | Keskisuuret ja suuret kaupunkiseudut ja yhteydet niiden lähikeskuksiin | Keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet | Plenet ja keskisuuret kaupunkiseudut, keskusten väliset yhteydet | Plenet kaupungit, keskusten väliset yhteydet | Yhteydet taajamien välillä | Haja-asutusalue |
| <i>Määritelmä</i> | Todellinen vaihtoehto henkilöauton käytölle | Käyttökelpoinen vaihtoehto henkilöauton käytölle | Liikkumisvaihtoehto päivittäisiin kohteisiin | Vaihtoehtoisia yhteyksiä töihin, kouluun ja asiointiin | Perusyhteydet: aamulla töihin/kouluun, iltaapäivällä takaisin, asiointi kahdesti viikossa | Ainoastaan lakisääteiset kuljetukset |
| <i>Tavoite</i> | Lisätä merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta | Saada uusia matkustajia joukkoliikenteeseen | Tarjota jokapäiväisiä säännöllisiä liikkumismahdollisuuksia | Turvata arjen liikkumistarpeet ja tarjota joukkoliikenteen käyttömahdollisuus | Voi kulkea rajattuihin kohteisiin aikataulun mahdollistaessa | Hoitaa lakisääteiset kuljetukset |
| <i>Liikkumisen vapausaste</i> | Voi kulkea vapaasti kiinnittämättä erityisesti huomiota aikatauluihin | Voi kulkea melko vapaasti aikataulut tuntien | Voi kulkea aikataulun asettamissa rajoissa | Voi kulkea, jos aikataulu mahdollistaa | Voi kulkea rajattuihin kohteisiin aikataulun mahdollistaessa | Voi kulkea satunnaisesti joukkoliikenteellä |
| <i>Määrälliset tekijät</i> | | | | | | |
| Liikennöintiaika | | | | | | |
| Aika: arki | 5-24 | 6-23 | 6-21 | tulo 0700, lähtö 1700 | tulo 0800, lähtö 1600 | |
| Aika: lauantai | 7-24 | 9-22 | 9-18 | asiointiyhteys | jos kysyntää (tarvittava kysyntä määriteltävä) | |
| Aika: sunnuntai | 9-23 | 12-22 | 12-18 | liityntä kaukoliikenteeseen | liityntä kaukoliikenteeseen | |
| Vuoroväli-määrä | | | | | | |
| Vuorot: ruuhka | 10 - 20 min | 15 - 30 min | 30 min | 3 - 5 vuoroa/ suunta koulu- ja asiointitarpeiden mukaisesti | | |
| Vuorot: arki | 30 min | 30 - 60 min | 60- 120 min | | | |
| Vuorot: ilta | 30 min | 30-60 min | 60-120 min | | | |
| Vuorot: lauantai | 30 min | 30- 60 min | 7-10 vuoroa | tarpeen mukaan | | |
| Vuorot: sunnuntai | 30 min | 30 - 60 min | 7-10 vuoroa | tarpeen mukaan | | |
| Ääsisuus pysäkillä | 300-400 m | 600 m | 700-800 m | | | |
| Kokonaismatka-aika | Korkeintaan 1,3 kertaa auton/pp matka-aika | | | | | |
| Vaihtojen määrä | Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot runkoliikenteeseen | Enintään yhden vaihdon yhteydet, poikkeuksena liityntävaihdot runkoliikenteeseen | Järjestetty vaihto sallittu | Järjestetty vaihto sallittu | Järjestetty vaihto sallittu | |
| <i>Laadulliset tekijät</i> | | | | | | |
| Täsmällisyys/ Luotettavuus | Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus | Sitovia aikataulupisteitä, häiriötiedotus | Sitovia aikataulupisteitä | Sitovia aikataulupisteitä | Sitovia aikataulupisteitä | |
| Informaatio | Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa ja tärkeimmillä pysäkeillä, jaettavat aikataulut | Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, (ajantasaiset) aikataulumonitorit terminaaleissa ja tärkeimmillä pysäkeillä, jaettavat aikataulut | Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut | Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut | Keskitetty aikataulu- ja reitti-info netissä, jaettavat aikataulut | |
| Lippujärjestelmä | Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla | Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla | Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla | Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla | Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulla | |
| Kalusto | Paikallisliikenne esteetön | Paikallisliikenne esteetön | Paikallisliikenne esteetön | Paikallisliikenne esteetön | Paikallisliikenne esteetön | |
| Linjaston selkeys | Helposti tunnistettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakioinnuuttiaikataulut | Helposti tunnistettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakioinnuuttiaikataulut | Helposti tunnistettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset, vakioinnuuttiaikataulut | Helposti tunnistettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset | Helposti tunnistettavat reitit, yksilöivät linjatunnukset | |
| Infrastruktuuri | Ruuhkatarpeen mukaan kaista ja valoetuisuuksia, korkeatasoiset terminaalit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikotus (runkolukitus) | Ruuhkatarpeen mukaan kaista ja valoetuisuuksia, korkeatasoiset terminaalit, keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikotus (runkolukitus) | Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikotus (runkolukitus) | Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikotus (runkolukitus) | Keskeisillä pysäkeillä katos ja pyöräpaikotus (runkolukitus) | |



Kuva 10. Joukkoliikenteen talviajan palvelutasotavoitteet Pohjois-Savon ELY:n alueella.



Kuva 11. Joukkoliikenteen kesäajan palvelutasotavoitteet Pohjois-Savon ELY:n alueella.

3.2 Palvelutason toteuttaminen talvikauden joukkoliikenteessä

Keski-Savon joukkoliikenteen talviajan palvelutasoa tarkasteltiin vertaamalla yhteysvälien Varkaus-Pieksämäki, Varkaus-Leppävirta, Varkaus-Joroinen ja Varkaus-Heinävesi nykyistä joukkoliikenteen tarjontaa Pohjois-Savon ELY:n asettamiin joukkoliikenteen palvelutasotavoitteisiin (Taulukko 5 ja Kuva 10). Tarkastelussa huomioitiin palvelutasotavoitteissa asetetut määrälliset tekijät.

ELY-keskuksen asettaman palvelutasotavoitteen (keskitaso) perusteella Varkaudesta Pieksämäelle tarvittaisiin lisävuoroja maanantaista perjantaihin kaksi, lauantaisin yksi ja sunnuntaisin neljä. Pieksämäeltä Varkauteen lisävuoroja tarvittaisiin maanantaista perjantaihin kolme, lauantaisin kolme ja sunnuntaisin neljä. (Taulukko 6)

Taulukko 6. Palvelutasotavoitteiden (keskitaso) perusteella tarvittavat lisävuorot Varkauden ja Pieksämäen välillä.

| Yhteysväli | Tarvittavat lisävuorot | Lisävuoron peruste |
|--------------------|------------------------|---------------------------|
| Varkaus-Pieksämäki | M-L n. klo 12:30 | Vuoroväli, vuorojen määrä |
| | M-S n. klo 15 | Vuoroväli, vuorojen määrä |
| | S n. klo 12 | Vuorojen määrä |
| | S n. klo 13 | Vuorojen määrä |
| | S n. klo 18 | Vuorojen määrä |
| Pieksämäki-Varkaus | M-L n. klo 10:30 | Vuoroväli, vuorojen määrä |
| | M-L n. klo 14 | Vuoroväli, vuorojen määrä |
| | M-P n. klo 20:30 | Vuoroväli |
| | L n. klo 13:15 | Vuorojen määrä |
| | S n. klo 12:30 | Vuorojen määrä |
| | S n. klo 13:30 | Vuorojen määrä |
| | S n. klo 17:30 | Vuorojen määrä |
| | S n. klo 18 | Vuorojen määrä |

Palvelutasotavoitteen (keskitaso) perusteella Varkaudesta Leppävirrälle tarvittaisiin lisävuoroja maanantaista perjantaihin yksi, lauantaisin yksi ja sunnuntaisin kolme. Leppävirralla Varkauteen lisävuoroja tarvittaisiin lauantaisin yksi ja sunnuntaisin kaksi. (Taulukko 7)

Taulukko 7. Palvelutasotavoitteiden (keskitaso) perusteella tarvittavat lisävuorot Varkauden ja Leppävirran välillä.

| Yhteysväli | Tarvittavat lisävuorot | Lisävuoron peruste |
|--------------------|------------------------|--------------------|
| Varkaus-Leppävirta | M-P n. klo 19 | Vuoroväli |
| | L n. klo 9:20 | Vuorojen määrä |
| | S n. klo 12:45 | Vuorojen määrä |
| | S n. klo 13:30 | Vuorojen määrä |
| | S n. klo 14:30 | Vuorojen määrä |
| Leppävirta-Varkaus | L n. klo 8:50 | Vuorojen määrä |
| | S n. klo 12 | Vuorojen määrä |
| | S n. klo 14 | Vuorojen määrä |

Palvelutasotavoitteen (keskitaso) perusteella Varkaudesta Joroisiin tarvittaisiin lisävuoroja lauantaisin kolme ja sunnuntaisin neljä. Joroisista Varkauteen lisävuoroja tarvittaisiin lauantaisin kolme ja sunnuntaisin neljä. (Taulukko 8)

Taulukko 8. Palvelutasotavoitteiden (keskitaso) perusteella tarvittavat lisävuorot Varkauden ja Joroisten välillä.

| Yhteysväli | Tarvittavat lisävuorot | Lisävuoron peruste |
|------------------|------------------------|--------------------|
| Varkaus-Joroinen | L n. klo 9.25 | Vuorojen määrä |
| | L, S n. klo 12:25 | Vuorojen määrä |
| | L, S n. klo 14:25 | Vuorojen määrä |
| | S n. klo 16.30 | Vuorojen määrä |
| | S n. klo 18 | Vuorojen määrä |
| Joroinen-Varkaus | L n. klo 9 | Vuorojen määrä |
| | L, S n. klo 12 | Vuorojen määrä |
| | L, S n. klo 14 | Vuorojen määrä |
| | S n. klo 16 | Vuorojen määrä |
| | S n. klo 18 | Vuorojen määrä |

Palvelutasotavoitteen (minimitaso) perusteella Varkaudesta Heinävedelle tarvittaisiin lisävuoroja maanantaista perjantaihin yksi.

Taulukko 9. Palvelutasotavoitteiden (minimitaso) perusteella tarvittavat lisävuorot Varkauden ja Heinäveden välillä.

| Yhteysväli | Tarvittavat lisävuorot | Lisävuoron peruste |
|-------------------|------------------------|----------------------------------|
| Varkaus-Heinävesi | M-P n. klo 7:15 | Tulo Heinävedelle ennen klo 8:00 |

ELY-keskuksen määrittämää palvelutasoa voidaan pitää Keski-Savossa erittäin tavoitteellisenä. Nykyisin Keski-Savon alueella ajetaan yhteensä noin 240 vuoroa, joista 16 on junavuoroja ja 225 bussivuoroja. Bussivuoroista noin 50 vuoroa on itsekannattavia pikavuoroja. 65 vuoroa on tällä hetkellä ELY-keskuksen tai kuntien ostoliikennettä. 29 prosenttia kaikista alueella ajettavista bussiliikenteen vuoroista on ostoliikennettä ja 37 prosenttia vakiovuoroista on ostoliikennettä.

Palvelutasotavoitteen toteuttaminen edellyttäisi 33 uutta vuoroa, pääosin viikonloppuisin, jolloin kysyntä on vähäistä. Käytännössä vuorotarjonta jouduttaisiin järjestämään liikennettä ostamalla niin, että kunnat ja ELY-keskus yhdessä rahoittaisivat puuttuvan tarjonnan. Palvelutasotavoitteiden mukaisten puuttuvien vuorojen hankkiminen nostaisi ostoliikenteen osuuden talvikaudella lähes 50 prosenttiin vakiovuoroista.

Tavoiteltavaan palvelutasoon esitetään edettävän vaiheittain niin, että ensimmäisessä vaiheessa pyritään kysyntää lisäämään kehittämällä arkipäivien vuorotarjontaa. Jos kysyntää saadaan arkisin kasvatettua, paranee viikonloppu tarjonnan kehittämismahdollisuudet. Arkipäivän vuorojen kannattavuutta voidaan parantaa myös ohjaamalla niihin entistä tehokkaammin kuntien maksamia koulukuljetuksia sekä mahdollisuuksien mukaan myös sosiaalitoimen kuljetuksia.

Jos joukkoliikenteen kysyntää ei saada kasvatettua, tulee palvelutasotavoitteita tarkistaa alaspäin erityisesti viikonloppuliikenteessä.

3.3 Liikenteen järjestämistapa

Mahdolliset järjestämistapavaihtoehdot

Joukkoliikenne voidaan järjestää joko markkinaehtoisesti tai palvelusopimusasetusta (PSA) soveltaen. Toimivaltainen viranomainen päättää liikenteen järjestämistavan. PSA:ta on sovellettava, jos joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen katsoo, että markkinaehtoisesti ei synny riittävää joukkoliikenteen palvelutasoa. Keski-Savossa pikavuoroja lukuun ottamatta merkittävä osa liikennetarjonnasta on ELYn tai kuntien ostamaa liikennettä. Näyttäisi, että valtatie 5 (pikavuoro) liikennettä lukuun ottamatta ei muilla alueilla ole edellytyksiä toimia markkinaehtoisesti riittävällä palvelutasolla.

Liikenteen järjestämistavoista tarkastelun tulevat 1) markkinaehtoisen liikenteen (pikavuorot) täydentäminen ostoliikenteellä tai 2) käyttöoikeussopimukset. PSA:ta voidaan soveltaa myös muilla liikenteen järjestämistavoilla (esim. tilaaja-tuottajamalli tai viranomaisen oma tuotanto), mutta näiden ei katsota ainakaan tässä vaiheessa soveltuvan Keski-Savon kaltaiselle alueelle.

Käyttöoikeussopimus antaa yksinoikeuden ko. liikenteen hoitamiseen. Pääpalvelualueen ulkopuolella voi olla muutakin liikennettä, esim. pitkämatkaista liikennettä. Käyttöoikeussopimukset myönnetään pääsääntöisesti tarjouskilpailuin. Käyttöoikeussopimuksissa palvelun suunnittelu perustuu palvelutason määrittelyyn. Reitti- ja aikataulusuunnittelu voidaan jakaa viranomaisen ja liikennöitsijän välillä.

Liikennöitsijän tuloina ovat matkalipputulot ja lipputulojen lisäksi viranomaisen maksama käyttöoikeuskorvaus, jonka suuruus määräytyy tarjouksen mukaisesti. Lipputuloriski on liikennöitsijällä. On myös mahdollista, että seudulla olisi yhtenäinen lippujärjestelmä, jonka kaikki liput käyvät käyttöoikeussopimuksissa. Liikennöitsijälle voi olla myös omia lipputuotteita.

Ostoliikennettä voidaan hankkia brutto- tai nettokustannusmallilla, jossa tilaaja vastaa liikenteen suunnittelusta melko pitkälti. Tuotannon suunnittelu on järjestämistä vasta riippumatta liikennöitsijällä.

Käyttöoikeussopimuksen ja ostoliikennesopimuksen raja on häilyvä. Oleellinen on kysymys siitä, kuinka suuri liikennöitsijän riski pitää olla, että voidaan puhua käyttöoikeussopimuksesta. Jos kyseessä on aito käyttöoikeussopimus, pitää liikennöitsijällä olla mahdollisuus tuoda oma selkeä panoksensa joukkoliikennepalvelujen järjestämisessä. Lähtökohtaisesti liikennöitsijällä tulee olla mahdollisuus omaa toimintaansa kehittämällä vaikuttaa matkustajamääriin.

Käyttöoikeussopimus

Keski-Savossa käyttöoikeussopimusten käyttöä liikenteen järjestämistapana voidaan tarkastella parhaan kehittämispotentiaalin omaavilla alueilla. Sellaisiksi voidaan katsoa Varkauden ja Pieksämäen paikallisliikenteet sekä Varkaus–Pieksämäki-yhteysvälin liikenne. Valtatiellä 5 on hyvä liikennetarjonta, mutta koska liikenne muodostuu

pääosin pitkämatkaisesta liikenteestä ja pikavuoroista, on valtatielellä 5 hyvät edellytykset riittävän palvelutason järjestämiseen markkinaehtoisesti.

Varkaus-Pieksämäki yhteysvälillä liikennetarjonta muodostuu nykyisin seuraavasti:

- 7 vuoroa ELYn ostoliikennettä (sopimukset jatkettu optiolla vuoteen 2013)
- 6 vuoroa siirtymäajan liikennöintisopimuksilla (koululaisliikenne) (sop. 2014)
- 9 pikavuoroa Jyväskylä-Varkaus (-Joensuu) (sop. 2014 ja 2016)
- Ostettu junaliikenne Joensuu-Pieksämäki, 4 vuoroa
- Suunnitelmassa esitetään lisäksi arkipäiville noin 2 uutta vuoroparia
- yhteysvälillä liikennöidään myös lyhyempiä, nykyisin Pieksämäen kaupungin ostamia koululaisvuoroja

Yhteyksivälillä tavoitteena on noin 60 minuutin vuoroväli, eli junavuorojen lisäksi tarvitaan noin 20 vuoroa palvelutasotavoitteisiin pääsemiseksi. Käytännössä yhteysvälille muodostuu noin kahden auton palvelukokonaisuus sekä lisäksi tarve muutamalle (1-3) lisäautolla koululaiskuljetusten aikaan. Tästä vuorotarjonnasta noin kolmannes on tällä hetkellä ostoliikennettä. Itsekannattavat vuorot ovat kaikki koululaisvuoroja, joiden reitit ja aikataulut on suunniteltu koulujen tarpeitten mukaan. Liikennöitsijän suunnittelun vapaus rajautuisi juna- ja pikavuorojen väliaikoina liikennöitävään muutama vuoroon ja niiden palvelutason kehittämiseen. Yhteyksivälillä Varkaus – Jäppilä – Pieksämäki liikenne on pääosin siirtymäajan liikennöintisopimuksilla hoidettavaa liikennettä.

Varkauden paikallisliikenteen nykyinen tarjonta on sopeutettu vuosien varrella matkustuksen vähentymiseen. Liikenteen kilometrimäärää on jouduttu supistamaan kolmanneksella vuodesta 2005 vuoteen 2010. Samalla aikavälillä matkustus on vähentynyt neljänneksellä. Vuoden 2010 joukkoliikennettä pyrittiin elvyttämään lipputuotteiden hintoja laskemalla. Tämän ansiosta matkustajamäärät nousivat n. 8 %. Tällä hetkellä ollaan tilanteessa jossa tarjonta vaikuttaisi olevan hyvin linjassa kysynnän kanssa. Paikallisliikenteessä kolmella linjalla on säännöllinen vuorotarjonta arkisin noin klo 6-18. Lisäksi linja 4 hoitaa koululaisten kuljetuksia. Paikallisliikenne hoidetaan noin neljällä autolla ja liikenne toimii toistaiseksi lipputuloilla. Kaupunkilippualueetta on tarkoitus laajentaa. Paikallisliikenteen lisäksi keskustan alueella ajetaan kutsuhjattua palveluliikennettä kahdella palveluautolla.

Pieksämäen paikallisliikenne muodostuu kolmesta linjasta. Linja 1 palvelee Naarajärven ja Keskustan välisiä yhteystarpeita sekä muutamien lähtöjen osalta Kukkaromäen, Kontiopuiston ja Tahiniemen alueita. Linja 2 puolestaan keskittyy palvelemaan Nenonpellon runsasta työmatkaliikennettä sekä Kontiopuiston ja Tahiniemen aluetta. Linja 3 on käytännössä yhdistelmä linjoista 1 ja 2. Linjaa 3 ajetaan arkipäivinä kello 16:45 jälkeen sekä lauantaisin ja sunnuntaisin. Linjoilla 1 ja 2 vuoroväli on 60 minuuttia. Linjan 3 yhteydessä vuoroväli vaihtelee ollen 60, 120 tai 180 minuuttia. Ostoliikenteenä tuotettavia vuoroja ovat lauantai- ja sunnuntailiikenne, kesäajan arkiliikenne sekä talviarkipäivien kello 18 jälkeinen iltaliikenne. Lisäksi Pieksämäen keskustan alueella on palveluliikennettä.

Jos Varkauden ja Pieksämäen paikallisliikenteistä ja Varkaus-Pieksämäki seutuliikenteestä muodostettaisiin yksi käyttöoikeussopimuskokonaisuus, tarkoittaisi se noin 9 auton kokonaisuutta + 2-3 lisäautoa koululaisten aamukuljetuksiin, mikäli myös nykyisen tyyppiset kuntien ostamat koulukuljetusvuorot kytkettäisiin samaan kokonaisuuteen.

Varkaus–Pieksämäki paikallisliikenteitten ja yhteysvälin seutuliikenteitten järjestämistä käyttöoikeussopimuksin puoltavat seuraavat seikat:

- Suunnitteluvastuun siirtyminen yrityksille vähentäisi työmäärää kunnissa ja ELY-keskuksessa
- Kokonaisuus olisi sopivan kokoinen;
 - lähialueilta löytyisi mahdollisesti useita yrityksiä tarjoajiksi
 - liikennettä on mahdollista kehittää erityisesti paikallisliikenteen alueilla ja liikenteen järjestämistä tehostaa sovittelemalla tarjontaa
- Nykyisillä suunnittelutavoilla liikenteen matkustajamäärää ei ole saatu kasvatettua, joten uuden järjestämistavan myötä liikenteeseen avautuisi mahdollisuus saada nostetta.
- Yritykset toivat suunnitelman aikana järjestetyssä yhteispalaverissa esille kiinnostuksensa käyttöoikeussopimukseen ja riittävän laajoihin kokonaisuuksiin.

Käyttöoikeussopimuksen käyttöön liittyy myös useita epävarmuuksia

- Osa alueella nykyisin toimivista yrityksistä vastustaa voimakkaasti, uhkautavana voi olla, että tarjouskilpailuun ei saataisi riittävästi tarjouksia
- Suuri kokonaisuus ei mahdollista pienten yritysten osallistumista yksinään tarjouskilpailuun
- Liikennekokonaisuuden kysyntä on ollut vähenevä. Suuri osa liikennettä on nykyisin ostoliikennettä. Tältä osin puhtasoppisen käyttöoikeussopimuksen edellytykset eivät täyty.
- Liikenteestä aiheutuvia kustannuksia ei pysytä ennakoiman yhtä hyvin kuin ostosopimuksessa.
- Markkinaehtoisen liikenteen asema käyttöoikeussopimusalueitten sisällä vaatii sovittelua niin, että markkinaehtoinen liikenne ja käyttöoikeussopimusliikenne eivät kilpaile samoista matkustajista. Lippujärjestelmäkysymykset tulee ratkaista valtakunnan tasolla.
- Käyttöoikeussopimusten toimivuudesta maaseutumaisella alueella ei ole kokemuksia
- Pieksämäen ja Varkauden paikallisliikennejärjestelmät eivät kytkeydy mitenkään toisiinsa. Paikallisliikenteiden siirtymäajan sopimukset päättyvät eri aikaan (2015/2017)

Ostoliikenne

Markkinaehtoisen liikenteen (pikavuorot) täydentäminen ostoliikenteellä tulee olemaan liikenteen järjestämistapa pääosassa Keski-Savo. Myös Pieksämäen ja Varkauden välinen liikenne sekä paikallisliikenteet on mahdollista järjestää ostosopimuksin.

Liikenteen järjestämisestä ostoliikennesopimuksin puoltavat ainakin seuraavat seikat

- Kustannukset pystytään tarkemmin ennakoimaan
- Ostosopimuksista olisi helpompi siirtyä myöhemmin käyttöoikeussopimukseen, koska kustannukset ja lipputulot saadaan ”kokeiluaikana” tarkasti selville
- Nykyinen runsas ostoliikenteen osuus palveluista puoltaa ostoliikennesopimuksia myös jatkossa.
- Kunnat ja ELY-keskus suunnittelevat reitit, eli saadaan juuri sellainen palvelu kuin halutaan

Ostoliikennesopimusten huonona puolena on se, että kunnat ja ELY-keskus joutuvat käyttämään suunnitteluun enemmän resursseja. Liikennöitsijöillä on myös paras suunnitteluosaaminen, joka kannattaisi ottaa käyttöön.

Kuntien ja ELY-keskuksen yhteishankinnat

Tavoitteena on rakentaa kuntien ja ELY-keskuksen yhteisiä hankintakokonaisuuksia niin, että seudullista liikennettä ja kuntien sisäisiä vuoroja sekä soveltuvin osin myös hallintokuntien kuljetuksia voidaan kilpailuttaa samoissa kilpailuttamiskokonaisuuksissa. Yhteishankintojen avulla säästetään kilpailutusten järjestämisen työmäärässä ja vähennetään byrokratiaa, kun sopijaosapuolia on vähemmän. Tärkeimpänä tavoitteena on kuitenkin entistä houkuttelevampien kilpailukokonaisuuksien rakentaminen ja liikenteen tehostaminen yhteistyön kautta.

Yhteiset hankinnat edellyttävät kuntien ja ELY-keskuksen välille sopimuksen kustannusten jaosta. Yhteisten hankintakokonaisuuksien haasteena on kustannusten jako ELY-keskuksen ja kuntien kesken. Kustannusten jakoperusteena voi olla nykyisen kaltaisen rahoitusjako, jolloin lähtökohtana on, että kuntien vastuulla on kuntien sisäiseen liikenteen ja ELY-keskuksen vastuulla seutuliikenteen järjestäminen. Jatkossa kustannusten jako olisi mahdollista toteuttaa myös niin, että Keski-Savon alueelle muodostettaisiin oma toimivaltainen joukkoliikenneviranomainen, jolle ELY-keskus myöntäisi kokonaisavustuksen joukkoliikenteen järjestämiseen.

Ehdotus etenemisestä

Varkauden ja Pieksämäen paikallisliikenteet sekä Varkaus-Pieksämäki –yhteysvälin liikenne esitetään siirtymäajan liikennöintisopimusten päätyttyä hankittavan kahtena kokonaisuutena, jotka olisivat luonteeltaan käyttöoikeussopimuksen tyyppistä liikennettä. Kuntien ja ELY-keskuksen vastuu liikenteen rahoituksesta tulee olemaan kuitenkin niin merkittävä, että kyseessä ei ole puhtasverisen käyttöoikeussopimus. Liikennekokonaisuuksien sisältö vaatii vielä tarkempaa suunnittelua, joka kannattaa tehdä vasta lähempänä nykyisten sopimusten päättymisajankohtaa.

3.4 Joukkoliikenne

Keski-Savon joukkoliikenteen rungon muodostavat Varkaus-Pieksämäki yhteysvälin hyvä juna- ja bussivuoroista muodostuva tarjonta sekä (Joroinen)-Varkaus-Kuopio yhteysvälin pika- ja vakiovuoroliikenne valtatiellä 5. Näillä yhteysväleillä tavoitellaan kohtuullisia ja säännöllisiä joukkoliikenteen palveluita, ja palvelutasoa, joka tarjoaa vaihtoehdon päivittäisessä liikkumisessa.

Heinäveden ja Varkauden välillä juna- ja bussiliikenteellä turvataan opiskelu- ja asiointimatkat. Lähinnä koululaisten matkoja varten avoimen joukkoliikenteen palveluja järjestetään myös mm. Kangaslammin ja Varkauden, sekä Virtasalmen, Hankasalmen, Suonenjoen suunnista Pieksämäelle ja Jäppilän (Siikamäki ja Kotamäki) ja Pieksämäen välillä.

Kuntien palvelu- ja asiointiliikenteistä suunnitellaan oma seudullinen kokonaisuutensa. Lisäksi alueelle saattaa syntyä muuta, yrittäjävetoista liikennettä. Muut kuljetustarpeet esitetään ratkaistavan reitinoptimoinnilla joko yllä esitettyyn runkoliikenteeseen liittyen tai erilliskuljetuksina matkoja yhdistellen.

Seuraavassa taulukossa on alustava ehdotus hankittavista liikennekokonaisuuksista ja liikenteen järjestämistavasta. Liikenteen suunnittelua tulee vielä tarkentaa ja hankintakokonaisuuksia muokata tarkennusten jälkeen. Ennen kuin hankinnoista päätetään, tulee tarkistaa mahdollisuus hoitaa liikenne markkinaehtoisesti.

Taulukko 10. Ehdotus hankittavista liikennekokonaisuuksista ja liikenteen järjestämistavasta.

| | Liikennekokonaisuus | Hankintatapa/eteneminen | Sopimusten päättyminen |
|---|--|--|------------------------------------|
| 1 | Varkauden paikallisliikenne sekä Varkauden palveluliikenne paikallisliikenteeseen integroiden. | Vuodesta 2017 alkaen yksi käyttöoikeussopimuskokonaisuus. | Varkauden paikallisliikenne 2017 |
| 2 | Pieksämäen paikallisliikenne sekä Pieksämäen palveluliikenne paikallisliikenteeseen integroiden Lähialueiden koulukuljetukset avoimilla bussivuoroilla. | Koulukuljetusvuorot ostetaan vuoteen 2015 saakka Tämän jälkeen käyttöoikeussopimus paikallisliikenteestä ja soveltuvien osien koulukuljetusvuoroista 2015- | Pieksämäen paikallisliikenne 2015 |
| 3 | Varkaus–Pieksämäki suora yhteys, 5 vuoroa 5 vuoroparia Pieksämäki–Varkaus yhteysvälin Jäppilän kautta ajettavaa liikennettä | Ostoliikenteenä ELY-keskus ja Pieksämäen ja Varkauden kaupungit. Pieksämäki (Jäppilä) Varkaus liikenne kilpailutetaan yhtenä kokonaisuutena vuosiksi 2014–2017. Tämän jälkeen mahdollisesti samaan kokonaisuuteen Varkauden paikallisliikenteen kanssa. | 2013 siirtymäajan sop. 2014 |

| | Liikennekokonaisuus | Hankintatapa/eteneminen | Sopimusten päättymisen |
|---|---|---|---|
| 4 | Varkaus–Heinävesi-liikenne Varkaus–Kangaslampi– Viljolahti-liikenne Mahdollinen Heinäveden ”päiväauto” Liitynnät Heinäveden kk- rautatieasema | Kuntien ja ELY-keskuksen yhteishankinta, ostoliikennettä Kilpailutetaan yhtenä kokonaisuutena 2013 | Varkaus– Heinävesi 2013 Varkaus– Kangaslampi– Viljolahti (2013/2014) |
| 5 | Sorsakoski–Leppävirta- liikenne Pieksämäki– Leppävirta-liikenne Leppävirran sisäiset koulu- bussit Sorsakoski–Varkaus- liikenne (2 vuoroa) | Kuntien ja ELY-keskuksen yhteishankinta, ostoliikennettä | Sopimukset Leppävirralla vuoteen 2014 ELY 2013 |
| 6 | Valtatien 5 liikenne Varkaus–Joroinen, ostettu kesäliikenne Varkaus–Kuopio (mahdollisesti osana ELYn laajempaa kaukoliikennehankintaa) | Markkinaehtoista liikennettä, jota täydennetään ostoliikenteellä | Ostosopimukset 2014, siirtymäajan sop. 2014 |
| 7 | Asiointiliikenteet erillisen suunnitelman pohjalta | Kuntien ostoliikenne, hallintokuntien yhteishanke | Palveluliikenteet 2013/2015 |
| 8 | Erilliskuljetuksista (koulutaksit/tilauskuljetukset) reitioptimoinnin jälkeen mahdollisesti joitakin vuoroja kilpailutukseen | ELYn ja kuntien yhteishankinta soveltuvien osien | |

Kohde 2

Alustava esitys hankittavasta liikenteestä.

| Pieksämäki | Varkaus | |
|-------------------|-------------------|---|
| 18.00 | | junabussi, ELYn nykyinen ostovuoro |
| 22.50 | | junabussi, ELYn ostovuoro |
| Varkaus | Pieksämäki | |
| n. 5.50 | 6.25 | ELYn nykyinen ostovuoro |
| n. 7.20 | 8.00 | uusi ostovuoro, esim. Siikamäen koulu- laisia Tähän liityntä tarvittaessa Jäppilän suunnasta |
| 14.10 | 14.45 | ELYn nykyinen ostovuoro |
| 16.05 | | junabussi, ELYn nykyinen ostovuoro |

Kohde 3

Alustava esitys Pieksämäki–Jäppilä–Varkaus-liikenteestä vuosina 2014–2017.

| Pieksämäki | Varkaus | Varkaus | Pieksämäki |
|-------------------|----------------|----------------|-------------------|
| 6.45 | 7.35 | 6.50 | 7.45 |
| 8.10 | 9.00 | 8.00*) | 8.50 |
| 14.10 | n. 15 | 9.45 | 10.30 |
| 15.05 | n. 15.55 | n.15 | 15.50 |
| 16.15 | n. 17 | n.16.10 | 17 |

*) uusi vuoro, joka korvaisi ELYn ostovuoron Leppävirralla ja Pieksämäen kouluvuoron Jäppilästä. Muut vuorot siirtymäajan liikennöintisopimuksilla nykyisin.

Kohde 4

Yhteysvälillä tulisivat kuntien ja ELY-keskuksen yhteishankintana hankittavaksi seuraavat vuorot:

- 6.40 Heinävesi - 7.40 Varkaus
- 7.50 Varkaus-8.35 Heinävesi
- Koulup 14.10 Varkaus-15.10 Heinävesi (ELY)
- M-P 16.15 Varkaus-17.05 Heinävesi (ELY)
- Koulup 7:15 Erolansaari th-8:10 Kangaslampi-8:45 Varkaus syöttöyhteyksineen
- Koulup 14:10 Varkaus-14:40 Kangaslampi (koulujen tarpeen mukaan)
- Koulup 15:15 Varkaus-Kangaslampi-16:15 Viljolahti
- Lisäksi Heinävedelle esteetön ”päiväauto” hoitamaan koulukuljetuksia, liittyn-
taliikennettä Heinäveden kuntakeskuksen ja rautatieaseman välillä sekä li-
säksi liikennöimään mahdollisesti yhden päivävuoron Varkauteen klo 9-13 vä-
lillä.

Liikennesuunnitelmaa jatketaan ja hankintakokonaisuuksia tarkennetaan syksyllä 2012. Samassa yhteydessä ratkaistaan hankintatavat.

3.5 Asiointiliikenne

Asiointiliikenteen reittisuunnittelu ehdotetaan tehtävän yhdessä sosiaalitoimen ja asiakkaiden kanssa. Tavoitteena on, että kuntien sosiaalitoimen matkoissa pystytettäisiin hyödyntämään palveluliikenteitä mahdollisimman tehokkaasti. Myös asiakkaat tulisi kytkeä mukaan suunnitteluun esimerkiksi käyttäjähaastatteluin tai kyselytutkimuksin. On tärkeää, että asiaa kysytään myös sellaisilta kohderyhmiltä, jotka eivät juuri nyt käytä asiointiliikennettä. Seuraavassa taulukossa on kuvattu kuntien asiointi- ja palveluliikenteet ja niiden sopimusten voimassaoloajat.

Taulukko 11. Asiointi- ja palveluliikenteet Keski-Savossa.

| Kunta | Liikenne (kalusto) | Liikennöitsijä | Sopimuksen päättymis- ajankohta |
|------------|--|--|---------------------------------------|
| Heinävesi | Asiointi- ja palveluliikenne (pikkubussi 1+9 henkeä, 1 pyörätuolipaikka) | Taksipalvelu Mika Huttunen | 2.6.2012 |
| Joroinen | Asiointi- ja palveluliikenne (pienoislinja-auto, invavarustus) | Savonlinja Oy | 31.5.2013 |
| Leppävirta | Palveluliikenne (pienoislinja- auto 15 henkeä, 2 pyörätuoli- paikkaa) | Soisalon Tilausajo ja Vuokraus Oy | 31.5.2013 |
| | Taksibussiliikenne (pikkubussi 1+8 henkeä, 1 pyörätuolipaikka; pikkubussi 1+8 tai 13 lasta; pik- kubussi 1+8, 2 pyörätuolipaik- kaa) | Taksiautoilijat Marketta Helle-Kosunen, Olli Eronen ja Mikko Kauhanen | |
| Pieksämäki | Palveluliikenne (pienoislinja- auto 15 henkeä, tilaa pyörä- tuoleille) | Ihastjärven Linja Oy | 2.6.2013 |
| | Asiointitaksiliikenne (pikku- bussit 10 kpl, suurimmassa osassa ei ole invavarustusta) | Taksiautoilijat Pirjo Huttu- nen, Jari Häkkinen, Rauno Häkkinen, Heikki Kanta- nen, Matti Kuhmonen, Virpi Liukkonen, Ulla Markka- nen, Aku Paajanen, Esa Pylvänäinen, Markku Tak- kinen ja Jouni Tikkanen | |
| Varkaus | Palveluliikenne (pienoislinja- auto invavarustuksella, 2 kpl) | Savonlinja Oy | 31.7.2013 |
| | Asiointitaksiliikenne (pikkubussi 1+8 henkeä) | Kangaslammin Taksitaito Oy | |

Keski-Savon asiointi- ja palveluliikennejärjestelmän palvelutaso olisi yhtenäistettävissä varsin pienillä uudistuksilla. Asiointiliikenne voisi lähtökohtaisesti perustua seuraavaan palvelutasoon koko seudulla.

- kyliltä on yhteys nykyisiin kuntakeskuksiin vähintään kerran viikossa
- taajamissa liikennöidään kaikkina arkipäivinä
- kyyti tilataan muulla kuin keskustaajamissa ensisijaisesti etukäteen

Kuntien asiointi- ja palveluliikennettä tulisi kehittää seuraavasti:

- Tiedottaminen: aikataulujen ulkoasu tulisi olla kunnissa yhtenäinen ja aikataulut tulisi olla kuntien internetsivuilta helposti löydettävissä (Puutteena havaittiin, että Leppävirran internetsivuilta ei löydy aikatauluja ollenkaan ja Heinäveden internetsivuilta aikatauluja ei löydy muuten kuin Googlen haulilla. Heinävedellä tilanne korjattiin jo suunnittelun aikana.)
- Kyytien tilaaminen ennakoon: tilausten aikarajojen tulisi olla kunnissa yhtenäiset
- Kalusto: autoissa tulisi olla invavarustus, koska kustannussäästöjen vuoksi VPL- ja SHL- matkoja tulisi saada ohjattua palveluliikenteeseen.

Asiointiliikenteen uudistamiselle sopiva ajankohta on kesällä 2013. Suunnittelu ja ideointi tulee aloittaa syksyllä 2012. Tätä varten Heinävedellä liikennesopimusta kannattaa jatkaa (mahdollisella optiolla) vuodella. Heinävedellä on tarpeita hankkia myös toinen palveluliikenneauto ”päiväauto” Varkauden malliin hoitamaan tehostetusti kunnan kuljetuksia.

3.6 Erilliskuljetuksista kuljetusten yhdistelyyn

Tavoitteena on jatkossa kilpailuttaa alueen erilliskuljetukset sekä yhdistellä niitä avoimeen joukkoliikenteeseen tai toisiinsa niin, että kuljetuksiin tarvittavaa automäärää saadaan vähennettyä. Yhteistä kilpailutusta ja kuljetusten koordinoitua varten kuntien kuljetusperiaatteet tulisi yhtenäistää. Alla olevassa taulukossa on yhteenveto kuntien nykyisistä kuljetusperiaatteista, jotka ovat kuntakohtaisia. Kuljetusperiaatteen määrittävät sosiaali- ja opetustoimen asiakkaille tarjottavan palvelutason. Kuljetussuunnittelijan tehtävänä on suunnitella kuljetusjärjestelmä mahdollisimman tehokkaaksi kuntien haluamalla palvelutasolla.

Yksi avainkysymyksistä on yhdenmukaistaa kuntien tällä hetkellä hyvin vaihtelevat tulkinnat VPL- ja SHL-kuljetusoikeuksien käytöstä. Muiden kuntien kokemusten perusteella voidaan kuitenkin suositella, että kunnat myöntäisivät harkinnanvaraisia SHL-kuljetuksia ja ne hoidettaisiin ensisijaisesti asiointi- tai palveluliikenteessä.

Taulukko 12. Kuntien kuljetusperiaatteet

| Kunta | Sosiaalitoimi | Koulutoimi |
|------------|--|--|
| Heinävesi | Myönnetään harkinnanvaraisia kuljetuksia lakisääteisten lisäksi hakeuksen/lääkärilausunnon perusteella. Myöntämisperusteista päättää perusturvalautakunta. Asiakkailla on velvoite käyttää kimppakyytejä kun samalta seudulta tulee useita kuljetustuen saajia. On velvoite käyttää asiointiliikenteen kuljetusta, jos siihen ei ole esim. terveydellistä estettä. Asiakas tilaa itse taksin. Matkoilla tulee käyttää lähintä taksia. | Heinäveden kunnalla on omat kuljetusperiaatteet, joista päättää sivistyslautakunta. Kuljetuspäätökset perusopetuslain mukaan tekee sivistysjohtaja, samoin harkinnanvaraiset kuljetuspäätökset. 1-4 luokkien oppilaille myönnetään kuljetus, jos matka on yli 3 km ja 5-9 luokkien oppilaille, jos matka on yli 5 km. |
| Joroinen | Myöntämisperusteet lain mukaan. Myönnetään vain VPL-kuljetuksia. Lisäksi myönnetään harkinnanvaraisia palveluseleitä SHL-asiakkaille. | 0-2-luokkien oppilaille myönnetään kuljetus, jos matka on yli 3 km, muuten noudetaan perusopetuslakia ja sovelletaan koululiitua Sivistystoimen yhteislautakunta päättää koulukuljetusperiaatteista Kunnan koulukuljetusperiaatteita on päivitetty sitä mukaa, kun esiin on tullut asia, josta ei vielä aikaisemmin ole sovittu, mutta jatkuvasti tulee uusia tilanteita, joista on tehtävä päätöksiä. |
| Leppävirta | Myönnetään lakisääteisten kuljetusten lisäksi SHL-matkoja. | Esikoulun oppilaille 3 km matkaraja (perusturva/koululautakunta päättänyt) Perusopetuslain 32 §:ssä mainituilla erityisperusteilla myönnettävistä kuljetuksista päättää koulutoimenjohtaja Alle 3 km esikoulun oppilaan matkasta päättää varhaiskasvatusjohtaja tai koulutoimenjohtaja riippuen siitä, kumman alaista toiminta on |
| Pieksämäki | Kuljetusoikeus myönnetään hakeusten pohjalta ja lain tai lautakunnan vahvistamien ohjeiden mukaan. Sosiaalihuoltolain mukaan matkoja myönnetään yhä enemmän. Asiointimatkoilla on ensisijaisesti käytettävä kaikille tarkoitettua asiointireittiliikennettä tai taajamassa PALIa, jos vain mahdollista. Kunnassa on järjestelmä, jonka mukaan vpl- tai shl-asiakas voi matkustaa korvauksetta em. liikenteessä. Vapaaehtoisuuteen perustuva järjestelmä toimii hyvin. | Koulutuslautakunta vahvistaa koulukuljetusten järjestämisen periaatteet. 1-2 luokkien oppilaille myönnetään kuljetus, jos matka on yli 3 km ja 3-9 luokkien oppilaille, jos matka on yli 5 km. |

| Kunta | Sosiaalitoimi | Koulutoimi |
|---------|--|---|
| Varkaus | Myönnetty lakisääteisten kuljetusten lisäksi joitakin SHL-matka oikeuksia. | Esiopetuksen oppilaille myönnetään kuljetus, jos matka on yli 1 km, 1-2 luokkien oppilaille, jos matka on yli 3 km ja 3-9 luokkien oppilaille, jos matka on yli 5 km. |

Tavoitteena on kilpailuttamisen porrastaminen niin, että vuosittain eri puolella seutua olisi käynnissä taksiliikenteen tarjouskilpailuita. Tämä järjestely toisaalta tasaa henkilölögiikkayksikön työkuormaa ja toisaalta pitää kenttää virkeänä. Kilpailutusten jälkeen tulee varmistaa, että tuloksia hyödynnetään, eli matkat ohjataan autoihin edullisuusjärjestyksessä. Nykyisin kaikki muut seudun taksikuljetukset on kilpailutettu, paitsi Pieksämäen soten erilliskuljetukset.

Taulukko 13. Kuljetusten kilpailutus ja sopimusten päättymisen

| Kunta | Sosiaalitoimi | Koulutoimi |
|------------|---|--|
| Heinävesi | Sos.palvelulain mukaiset ja Vpl:n mukaiset kuljetukset on kilpailutettu. Kilpailutus 1 vuosi + optiovuosi. Sopimukset päättyvät 2.6.2012 + 1 optiovuosi. Kilpailuttaja Heinäveden kunta | Kaikki (myös taksit) kuljetukset on kilpailutettu. 1.8.2011–2.6.2012 + 1 optiovuosi Kilpailuttaja Heinäveden kunta |
| Joroinen | Kuljetukset on kilpailutettu, sopimukset päättyvät 31.12.2012, lisänä 1 optiovuosi. PALIn sopimuskausi on 1.1.2012–31.5.2013, korkeintaan 1 v. optio Savonlinnan seudun hankintapalvelu. | Kaikki koulukuljetukset (myös taksit) kilpailutettu, sopimukset päättyvät keuhätkukauden 2013 jälkeen + 1 optiovuosi. Kilpailuttaja Savonlinnan seudun hankintapalvelu. |
| Leppävirta | SHL ja VPL taksikuljetukset on kilpailutettu, sopimukset päättyvät 30.9.2012. Tarjouskilpailu on käynnissä, sopimusaika tarjouspyynnössä 1.10.2012–31.7.2014 + 1 optiovuosi. Kilpailuttaja Suomen Julkishankinta Oy | Kuljetuksista on kilpailutettu taksit, PALI, ja myös osa linja-autoista. Meneillään olevan kilpailutuksen päättymisajankohta on 31.7.2014 + 1 optiovuosi. Kilpailuttaja Suomen Julkishankinta Oy |
| Pieksämäki | Vanhusten päivätoimintakuljetukset on kilpailutettu toimintakaudelle SHL- ja VPL-taksikuljetuksia ei ole kilpailutettu, vaan ne ajetaan kuluttajataksalla. | Kaikki (myös taksit) koulukuljetukset on kilpailutettu. Sopimuskausi on 11.8.2011–2.6.2013 + 1 vuoden optio. Liikennesuunnittelija laatii kilpailuttamisasiakirjat ja Suomen Julkishankinta Oy hoitaa byrokratian ja kilpailutuksen. |
| Varkaus | SHL- ja VPL-taksikuljetukset on kilpailutettu, sopimus päättyy 2.6.2012. Kilpailutus on parhaillaan käynnissä. Kilpailuttaja Suomen Julkishankinta Oy | Taksikuljetusten sopimukset päättyvät 31.5.2013 + 1 optiovuosi Kilpailuttaja Suomen Julkishankinta Oy |

4 Jatkotoimenpiteet

Seuraavassa esitetyt jatkotoimenpiteet on ryhmitelty kolmeen vaiheeseen. Kevään 2012 aikana suunnittelun tarkentamista jatketaan ja valmistaudutaan ensimmäisiin tarjouskilpailuihin. Vaiheessa 2 syksyllä 2012 henkilöliikennelogistikko aloittaa toimensa ja seudullista joukkoliikenneyhteistyötä aletaan käytännössä toteuttaa.

Vaihe 1. Kevät 2012

| Tehtävät | Ensisijainen vastuutaho (yhdessä muiden osapuolten kanssa) |
|---|---|
| 1. Suunnitelman hyväksyttäminen kunnanhallituksilla <ul style="list-style-type: none"> • arvio hankkeen hyödyistä ja kustannuksista | Puheenjohtajana Pieksämäen kaupunki |
| 2. Seutuyhteistyön valmistelu, Varkaus isäntäkuntana, luonnostellaan yhteistoimintasopimus, sovitaan sijoituspaikka ja sovitaan kustannusten jaosta. | Isäntäkaupunki Varkaus |
| 3. Seudun logistiikkayksikön vetäjän rekrytointi <ul style="list-style-type: none"> • perustetaan logistiikkayksikkö Varkauden konsernihallinnon alaisuuteen | Isäntäkaupunki Varkaus |
| 4. Yhteistoimintasopimus kuntien ja ELYn kanssa, <ul style="list-style-type: none"> • ELY vastaa alkuvaiheen yhteiskilpailutuksesta | Isäntäkaupunki Varkaus |
| 5. Seudullisen joukkoliikenne/henkilöliikennetyöryhmän perustaminen <ul style="list-style-type: none"> • ohjaa yksikön operatiivista toimintaa | Puheenjohtajana Pieksämäen kaupunki |
| 6. Henkilökuljetusten yhteyshenkilöiden/vastuuhenkilöiden nimeäminen jokaiseen henkilökuljetuksiin hoitamaan hallintokuntaan | Kunnat |
| 7. Sovitaan kuntien kuljetusperiaatteiden yhtenäistäminen | Kuntien hallintokunnat yhdessä |
| 8. Suunnitelman tarkentaminen <ul style="list-style-type: none"> • joukkoliikennesuunnitelman tarkentaminen, hankintojen valmistelu • erilliskuljetukset reittioptimoinnin avulla | ELY-keskus, konsulttiselvitys |

Vaihe 2. Syksy 2012–2013 (noin 18 kk)

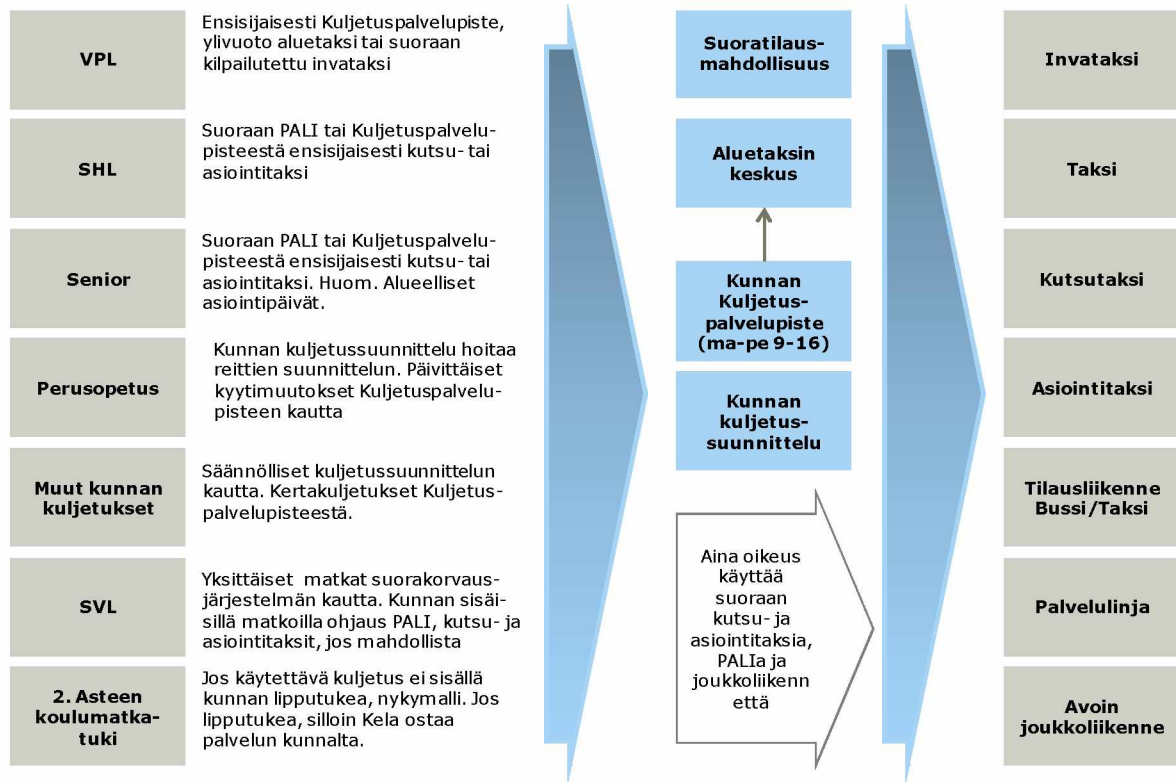
| Tehtävät | Aikataulu | Ensisijainen vastuuta- ho |
|---|---------------------------------------|--|
| 9. Henkilöliikenne-logistikko aloittaa, organisoidaan tehtävät | | |
| 10. Sovitaan hankintojen toteuttamistapa <ul style="list-style-type: none"> logistiikkayksikkö hankintayksikkönä | Syksy 2012 | Kunnat |
| 11. Seudun asiointiliikennejärjestelmän ideointi ja suunnittelu, asiakastutkimus | Syksy 2012, kilpailutus loppuvuodesta | Henkilölogistiikkayksikkö, konsulttiselvitys |
| 12. Taksikuljetusten tarjouskilpailu Heinä-vedellä ja Pieksämäellä | Loppuvuosi 2012 | Henkilölogistiikkayksikkö |
| 13. Siirtymäajan sopimuksilla olevan liikenteen tarjouskilpailujen valmistelu | Syksy 2012/Kevät 2013 | Henkilölogistiikkayksikkö |
| 14. Selvitetään kuljetusten välityksen ja yhdistelyn sopiva järjestämistapa | Syksy 2012/Kevät 2013 | Kunnat ja ELY-keskus, konsulttiselvitys |
| 15. Päätetään kuljetusten välitys- ja yhdistelyjärjestelmä, käynnistetään hankintaprosessi | keväät 2013 | Kunnat |
| 16. Taksikuljetusten tarjouskilpailu Varkaudessa ja Leppävirralla. | Loppuvuosi 2013 | Henkilölogistiikkayksikkö |

Vaihe 3. Vuosi 2014–

| Tehtävät | Aikataulu | Ensisijainen vastuuta- ho |
|---|----------------------|------------------------------|
| Seudun kuljetusten välitys- ja yhdistelytoiminta aloitetaan | vuoden 2014 keväällä | Henkilölogistiikkayksikkö. |
| Joroinen mukaan täysimääräisesti yhteistyöhön | Vuoden 2014 alusta | Joroisten kunta |
| Henkilölogistiikkayksikön toiminta vakinaistetaan | | |
| Selvitetään pientavarakuljetusten yhdistelymahdollisuuksia | | |
| Selvitetään yhteistyömahdollisuudet Kela-kuljetuksissa | | |

Vuoden 2014 jälkeen

Vuoden 2014 jälkeen kehittämisyo jatkuu. Tavoitteena on käynnistää matkojenyhdistelykeskuksen toiminta vuoden 2014 alussa. Seuraavassa kuvassa on esitetty matkojenyhdistelyn kehittämisen yksi mahdollinen malli. Jatkossa tavoitteena on kytkeä mukaan myös pientavarakuljetukset.



Kuva 12 Esimerkki kuljetusten yhdistelyperiaatteiden toteutusmallista. Malli voi toimia matkojenyhdistelyn kehittämisen lähtökohtana toteuttamisvaiheen 3 suunnittelussa. (lähde: Julkisin varoin hankittavien henkilöliikennepalveluiden uudet konseptit, LVM 2012)

Kelan kuljetusten kytkeminen mukaan

Matkojenyhdistelyjärjestelmän kehittymisen myötä tulee selvittää yhteistyömahdollisuuksia Kelan kanssa. Kela korvasi vuonna 2011 sairausvakuutuslain mukaisia matkakorvauksia pelkästään suunnittelualueella lähes 4 miljoonalla eurolla. Korvatut matkat tehtiin pääosin taksilla ja vain noin yksi prosentti matkoista tapahtui linja-autolla tai junalla. Kelan matkakorvaukset ovat lähes kaksinkertaistuneet viidessä vuodessa. Vuonna 2007 Kela korvasi julkisella liikenteellä tehtyjä sairausvakuutuslain mukaisia matkoja Heinäveden, Joroisen, Leppävirran, Pieksämäen ja Varkauden kunnissa yhteensä 1,8 miljoonalla eurolla. Vuonna 2011 vastaava summa oli jo 3,9 miljoonaa euroa. (lähde: Kelasto)

5 Vaikutukset

5.1 Tärkeimmät vaikutukset

Turvataan alueen asukkaille joukkoliikenteen peruspalvelut. Mahdollistetaan, että Keski-Savossa voi asua ja elää myös ilman henkilöautoa.

Joukkoliikenteen järjestäminen vaatii kunnissa ammattimaisempaa otetta. Ammattitaitoa tarvitaan nykyaikaisten työmenetelmien ja järjestelmien täysimääräiseen hyödyntämiseen. Työn tekeminen tehostuu. Joukkoliikenteen järjestäminen tehostuu.

Kunnat eivät yksittäin selviä tulevista haasteista

Yhteistyön lisääminen hallintokuntien, kuntien ja valtion välillä on välttämätöntä. Samoin yhteistyötä liikennöitsijöiden kanssa tulee lisätä.

Uuden joukkoliikennelain myötä joukkoliikenteen järjestäminen muuttuu ja kuntien vastuu kasvaa. Toimivaltaisen viranomaisen on määritettävä palvelutaso viranomaisten yhteistyönä ja päätettävä liikenteen järjestämistapa. Viranomaisten on tehtävä yhteistyötä liikennepalvelujen järjestämisessä. Eri asukasryhmien tarpeet on otettava huomioon. Kuntien tulee huolehtia siitä, että niillä on riittävät resurssit ja osaaminen liikennepalvelujen järjestämiseen.

Vapautetaan koulu- ja sosiaalitoimissa resursseja perustehtäviin siirtämällä liikenteen suunnittelu ja hankinta liikennesuunnittelun ammattilaisille

Järjestelmän tehostaminen vapauttaa henkilöresursseja hallintokunnilta. Seudun kuntien yhteisen liikennesuunnittelijan palkkaaminen vapauttaa sosiaalitoimen kuljetusten suunnitteluun, kilpailuttamiseen ja tilaamiseen käytetyt resurssit käytettäväksi sosiaalitoimen ammattialaan kuuluviin tehtäviin. Seudullisen henkilöliikennelogistikon avulla voidaan vähentää koulutoimen sihteerien kuljetusten suunnitteluun ja tarjouskilpailuiden valmisteluun käyttämää työaikaa merkittävästi. Koulujen työpanosta ja yhteistyötä tarvitaan kuitenkin edelleen oppilaskohtaiseen suunnitteluun, mutta työmäärä on aiempaa pienempi.

Kuljetuksiin liittyvä seuranta, kustannustenhallinta ja läpinäkyvyys paranevat

Kaikille seudun asukkaille tarjotaan kuljetuspalveluita samoilla periaatteilla. Hankitut kuljetuspalvelut on kilpailutettu, ja ne suunnitellaan kokonaisuutena. Käyttöä ja kustannuksia seurataan.

Kustannusten nousu saadaan katkaistua

Seudun kuljetuskustannukset ovat nousseet viidenneksellä viimeisen viiden vuoden aikana. Suunnitelman toimenpiteillä kustannusten nousu saadaan ensi vaiheessa pysäytettyä ja jatkossa yksikkökustannuksia (yksittäisen henkilön matkasta aiheutuvia kustannuksia) pystytään pienentämään. Säästöt eivät kuitenkaan realisoidu heti. Taavoitteena on kustannusten nousun pysäyttäminen vuonna 2013 ja säästöjen saaminen vuodesta 2014 alkaen.

Yksin kulkemisesta yhdessä matkustamiseen

Valtakunnallisena liikennepoliittisena tavoitteena on vähentää yksin omalla autolla ajamista ja lisätä kestäväää liikkumista, kuten esimerkiksi joukkoliikenteen käyttöä ja kimpapakyytejä. Myös kuntien maksamissa henkilökuljetuksissa tulee mahdollisuuksien mukaan vähentää yksittäiskuljetuksia. Tavoitteena on, että erilliskuljetusten sijaan hankitaan kuljetuspalveluja, joita kaikki voivat käyttää.

Seudun kunnat hankkivat taksipalveluita noin 3 miljoonalla eurolla vuodessa. Osa palveluista hankitaan kuluttajahinnoilla. Suunnitelman vaikutuksesta taksimatkojen määrän raju kasvu hidastuu. Toisaalta seudullisuuden myötä autoilijoiden toimintakenttä laajenee ja antaa erikoistumismahdollisuuksia.

Päällekkäiset tehtävät kunnissa vähenevät

Avoimen joukkoliikenteen järjestämisessä päästään kuntien ja valtion väliseen yhteistyöhön. Liikenteen suunnittelu ja hankinta, kuten tarjouskilpailujen valmistelu, keskitetään seudulliseksi. Kuntien ja ELY-keskuksen liikenteen kilpailutus yhdistetään.

Tavoitteena on saada alueella todellista kilpailua ja varmistaa tulosten hyödyntäminen kunnille täysimääräisesti eli ohjaamaan kuljetukset ensisijaisesti edullisimpaan autoon.

5.2 Kustannukset ja säästöt

Hankkeen kustannuksiksi arvioidaan vuosien 2012–2013 aikana seuraavat kiinteät kustannukset:

- henkilölogistiikkayksikön vetäjän palkka sivukuluineen n. 55 000 euroa/v
- Pieksämäen logistikon palkka sivukuluineen (siirtyy seudulliseen logistiikkayksikköön) n. 45 000 euroa/v
- toimistokulut, sihteeripalvelut n. 10 000 euroa/v
- ohjelmistot ja laitteet n. 15 000 euroa/v
- kiinteät kulut yhteensä n. 115 000 euroa/v
- konsulttien suunnittelukustannukset vuosina 2012–2013 yhteensä 80 000 euroa
- reitinoptimointijärjestelmä 15 000 euroa

Taulukko 14. Alustava kustannuslaskelma vuosille 2012–2014.

| | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|---|--|---|
| Kunnat | Pieksämäki, Varkaus, Heinävesi ja Leppävirta | Pieksämäki, Varkaus, Heinävesi ja Leppävirta | Pieksämäki, Varkaus, Heinävesi, Leppävirta ja Joroinen |
| Henkilölogistiikkatiimi | kolmen logistikon yhteistyö: seudullinen, Pieksämäen ja Joroisten | henkilölogistiikkatiimissä kaksi logistikkoo, joiden vastuulla 4 kuntaa, lisäksi sihteeripalveluja | henkilölogistiikkatiimissä kaksi logistikkoo, joiden vastuulla 5 kuntaa, lisäksi sihteeripalveluja ja matkojenyhdistelytoiminta joko omana toimintana tai ostopalveluna |
| henkilölogistiikkayksikön vetäjän palkka sivukuluneen n. 55 000 euroa/v | 27 500 (6 kk) | 55000 | 55000 |
| Pieksämäen logistikon palkka sivukuluneen (siirtyy seudulliseen logistiikkayksikköön) n. 45 000 euroa/v | | 45000 | 45000 |
| toimistokulut, sihteeripalvelut n. 10 000 euroa/v | 5000 | 10000 | 10000 |
| ohjelmistot ja laitteet n.15 000 euroa/v | 7500 | 15000 | 15000 |
| konsulttien suunnittelukustannukset vuosina 2012-2013 yhteensä 80.000 euroa | 40000 | 40000 | |
| reitinoptimointijärjestelmä 15.000 euroa | | 15000 | |
| | | | Huom! Lisäksi matkojenyhdistelyohjelmisto /lisenssimaksu, joka ei sisälly kustannuslaskelmaan |
| Yhteensä eur/v | 80 000 | 170 000 | 115 000 |

Kuntien maksamien henkilökuljetusten kustannukset ovat nousseet 19 prosenttia vuosina 2007–2010 ja olivat vuonna 2010 yhteensä 5,2 miljoonaa euroa. Jos nykyinen kehitys jatkuu, ylittyy 6 miljoonan euron kustannus jo vuonna 2013. Noin 3 % säästö kuljetuskustannuksissa riittää kattamaan henkilölogistiikkayksikön kustannukset.

Kiinteät kustannukset kunnittain, jos rahoitus jaetaan asukasmäärien suhteessa:

| Kunta | As.luku | 2012 €/v*) | 2013 €/v**) | 2014 €/v***) | Kunnan kuljetus kustannukset 2010 | Kustannus- ten osuus kunnan hen- kilökulje- tuspöytästä vuonna 2014 |
|------------|---------|---------------|-------------|-----------------|--|---|
| Pieksämäki | 19701 | 13000 | 58000 | 37000 | 1440948 | 3 % |
| Varkaus | 22614 | 39000 | 66000 | 43000 | 1122952 | 4 % |
| Heinävesi | 3827 | 7000 | 11000 | 7000 | 700800 | 1 % |
| Joroinen | 5333 | 4000 | 5000 | 10000 | 653769 | 2 % |
| Leppävirta | 10410 | 18000 | 31000 | 20000 | 1241763 | 2 % |

*) Vuonna 2013 seudullisen logistikon palkkakustannus on jaettu Varkauden, Heinäveden ja Leppävirran kesken. Pieksämäellä ja Joroisissa omat logistikot jatkavat. Konsulttikustannukset on jaettu kaikille kunnille.

**) Vuonna 2013 henkilölogistiikkayksikön toimintakulut on jaettu Varkauden, Pieksämäen, Heinäveden ja Leppävirran kesken. Joroisissa jatkaa vielä oma logistikko. Konsulttikustannukset ja reitinoimintia on jaettu kaikille kunnille.

***) Kustannuksista puuttuu kuljetusten välitys- ja yhdistelypalvelu.

Kustannukset esitetään alkuvaiheessa jaettavan asukasmäärän suhteessa. Aluksi kerätään kokemuksia ja tehdään kustannusseurantaa, jonka perusteella voidaan myöhemmin sopia tarkemmasta kustannusten jaosta.

Laskelmassa ei ole otettu huomioon mahdollista valtionapua, joka toteutuessaan pienentäisi kunnan osuutta kustannuksista.

Pieksämäellä kustannukset kattava ja ylittävä säästö syntyy kunnan henkilölogistikon siirtymisestä seudullisiin tehtäviin, sekä soten taksikuljetusten kilpailutuksesta. Säästöt realisoituvat logistikon osalta vuoden 2013 alusta ja taksikilpailutuksen osalta kesästä 2013 alkaen.

Varkaudessa yksi potentiaalinen säästökohde on kuitenkin kunnan kuljetusperiaatteiden tarkistamisessa. Vammaispalvelulain mukaisten matkojen sijaan/lisäksi kannattaisi kunnassa myöntää SHL-matka oikeuksia nykyistä enemmän ja ohjata matkat palveluliikenteeseen. Varkauteen esitetään myös yhteiskilpailutuksen yhteydessä muutaman bussivuoron karsimista.

Heinävedellä henkilökuljetukset järjestetään nykyisin kalliisti. Koulukuljetusten myöntämisperusteissa voi olla tarkistamisen varaa, mutta säästöjä tuottaa ainakin päiväauton kilpailuttaminen ja koulukuljetusten hoitaminen soveltuvin osin sillä (reitinoimintia hyväksikäyttäen.)

Joroisissa potentiaalisia säästökohdeita ovat ainakin soten palvelusetelikäytännöstä luopuminen ja SHL-matkojen ohjaaminen palveluliikenteeseen. Osan kustannuksista kattaa JJR yhteistyön päättymisen kuljetussuunnittelun osalta.

Leppävirralla suurin kustannuserä on koulutoimen taksikuljetukset. Henkilölogistiikkayksikön tulisi ensisijaisesti tarkastella koulutaksijärjestelmän tehostamismahdollisuudet kustannussäästöjen saamisessa.

Vuodesta 2014 kiinteitä kustannuksia lisäävät matkojenvälitys- ja yhdistelytoiminnan aloittaminen. Tässä voidaan edetä joko perustamalla oma kuljetustenvälityskeskus ja hankkimalla sille ohjelmistot sekä palkkaamalla lisähenkilöstö tai hankkimalla matkojenvälityspalvelu alalla jo toimivalta välittäjältä. Esimerkiksi Varkaudessa toimiva, seudun kuntien taksikuljetuksia jo välittävä keskus, olisi yksi malli alueelliseen toteuttamiseen. Jos päädytään oman välityskeskuksen perustamiseen, ei rekrytoitavien henkilöiden tarvitse olla liikennesuunnittelijoita. Soveltuvaa ohjelmistoa ja kustannuksia ei ole vielä haarukoitu, vaan se esitetään tehtäväksi vuoden 2013 aikana. Matkojenvälityksen ja yhdistelyn myötä kuntien kuljetusjärjestelmä tehostuu oleellisesti jo pelkästään väärinkäytösten poistumisen myötä (matkat ohjataan aina edullisimpaan vapaana olevaan autoon).

Varkaus ja Leppävirta ovat olleet mukana Pohjois-Savon MYKissä, eli näiden kuntien osalta kustannukset olisivat osin siirtymää. Koko seutua ajatellen matkojenyhdistelyn ja logistiikkakeskuksen vuosikustannukset säästyisivät helposti erilliskuljetuksia yhdistelemällä, eikä yhdistelyn tarvitsisi koskea kuin vain pientä osaa kuljetuksista. Tärkeimmät säästökohteet ovat

- matkojen yhdistely ja reitinoptimointi: taksimatkoja pienbusseihin, yksin tehtäviä taksimatkoja tehtäisiin yhdessä
- matkojen välitys: taksiautot kilpailutetaan ja matka ohjataan aina edullisimpaan taksiin

6 Suunnitteluprosessin arviointi ja johtopäätökset

Keski-Savon joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kokonaissuunnittelu toimi valtakunnallisena pilottiprojektina, jossa testattiin uuden joukkoliikennelain mukaisten liikenteen järjestämistapavaihtoehtojen soveltuvuutta pienille kaupunkiseuduille ja maaseuduille, kokonaisvaltaisen suunnittelun mahdollisuuksia sekä kuntien ja valtion yhteishankintoja liikennepalvelujen järjestämisessä. Suunnitteluprosessi oli pitkäkö, ensimmäisessä vaiheessa noin 1 vuosi. Seuraavassa on arvioitu suunnitteluprosessin sujumista ja ongelmakohtia sekä esitetty kehittämistarpeita vinkiksi mahdollisesti muilla kaupunkiseuduilla toteutettaviin projekteihin.

Suunnitteluprosessin kuvaus

Työ käynnistyi Pieksämäen ja Varkauden kaupunkien aloitteesta, ja lähtökohtaisesti tavoitteena oli tehostaa koulukuljetusten järjestelmää. ELY-keskus toimi hankkeessa vahvasti promootorina yhdessä Pieksämäen kaupungin kanssa. Hanke pääsi Liikenneviraston pilottiprojektiksi ja sai osaltaan Liikenneviraston rahoitusta. Suunnittelusta vastasi tehtävään palkattu ulkopuolinen konsultti.

Työtä ohjaamaan perustettiin laaja ohjausryhmä, johon kutsuttiin eri hallintokuntien edustajia kustakin kunnasta, ELY-keskuksen edustus ja linja-autoyrittäjien edustus. Laajalla ohjausryhmällä pyrittiin sitouttamaan eri osapuolet suunnittelun toteuttamiseen. Ohjausryhmä kokoontui työn aikana viisi kertaa. Lisäksi pidettiin yksi ylimääräinen, keskeisten tahojen suunnittelukokous, työpaja ELY-keskuksen liikennesuunnittelijoiden kanssa sekä keskustelutilaisuus alueen yrittäjien kanssa. Työtä esiteltiin kuntajohtajatyöryhmälle sekä myös Liikenneviraston käyttöoikeussopimuspilottien keskustelutilaisuudessa Liikennevirastossa.

Työn alkuvaiheessa kuntien eri hallintokuntien edustajille tehtiin kyselytutkimus, jolla selvitettiin kuljetusten nykyistä järjestämistapaa ja kehittämistarpeita. Jokaisen ohjausryhmän kokouksen jälkeen kuntien edustajilta pyydettiin kommentteja esiteltyyn materiaaliin.

Eri hallintokuntien sitouttaminen suunnitteluprosessiin on haastavaa ilman kokonaisvastuuta

Työtä varten perustettu ohjausryhmä osoittautui työn aikana liian laajaksi. Ongelmaksi muodostui se, että kuntien koulu- ja sosiaalitoimien kuljetuksia edustavilla henkilöillä oli kyllä tietoa kuljetusten järjestämisestä omalla tehtävänäalueellaan, mutta heillä ei ollut kokonaisvastuuta tai mahdollisuuksia vaikuttaa edes oman hallintokuntansa kuljetuksiin kunnassa. Asia liittyy laajempaan ongelmakokonaisuuteen, eli siihen, että kenelläkään ei ole yksiselitteisesti vastuuta henkilökuljetusten järjestämisessä kunnassa.

Työ olisi todennäköisesti ollut tehokkaampi organisoida niin, että työtä olisi ohjannut tiivis projektiryhmä, jossa olisi ollut yksi riittävän vaikutusvaltainen edustaja jokaisesta kunnasta. Laajempi ohjausryhmä olisi voinut toimia taustalla.

Kuntien sitoutumista työn aikana parannettiin työn esittelyllä kuntajohtajatyöryhmässä sekä suoralla esittelyllä mm. Leppävirran kunnassa. Kuntajohtajatyöryhmää pyydettiin linjaamaan työtä jo melko alkuvaiheessa. Tältä osin valittua toimintamallia

voi pitää onnistuneena. On avainasia, että projektin etenemistä ja tavoitteita seurataan riittävän korkealla tasolla kunnissa.

Tarvitaan uusia yhteistyötapoja liikenteenharjoittajien kanssa

Tavoitteena oli liikennesuunnittelun tekeminen aidosti yhteistyössä yritysten kanssa. Työn alkuvaiheessa järjestettiin laaja kuuleminen, jossa linja-autoyrietykset toivat esille mm. toiveen laajoista, yritysten oman suunnittelun mahdollistavista kilpailuttamiskokonaisuuksista. Työn edetessä koettiin tarpeelliseksi järjestää liikenteen suunnittelua koskeva työpaja yritysten kanssa. Tulossa olevan kilpailutuksen vuoksi tätä ei kuitenkaan katsottu mahdolliseksi tehdä. Huolena oli, että ne yritykset, jotka olisivat osallistuneet suunnitteluun, olisivat saaneet kohtuutonta kilpailuetua. Jatkossa valtakunnan tasolla tulisi miettiä yhteistyömalleja, joilla alueiden liikennöitsijöiden osaaminen pystyttäisiin tiiviimmin kytkemään mukaan suunnitteluvaiheeseen.

Yksi suunnittelujärjestelmän selkeä epäkohta on, että parasta käytännön osaamista tai tietoa ei aina saada käyttöön. Työn aikana linja-autoyrietyksiltä saadut kommentit eivät olleet kehittämishakuisia. Tulossa oleva kilpailutus ja siihen liittyvät epävarmuudet aiheuttivat varovaisuutta ja vähensivät yritysten kehittämisintoa. Tämän vuoksi hankintalain mukaisen neuvottelumenettelyn käyttö liikenteen hankinnassa voisi joissakin tapauksissa johtaa kilpailutusta parempaan lopputulokseen. Tai voisiko yrityksiä saada mukaan liikenteen kehittämisen ideakilpailuihin?

Linja-autoliiton rooli työn ohjausryhmässä oli kahtiajakoinen. Yritysten osaaminen olisi haluttu kytkeä mukaan suunnittelutyöhön, mutta oli epäselvää, kuinka avoimesti kilpailutettavaksi tulevia liikennekokonaisuuksia tai liikenteen järjestämistapaa koskevia asioita tulisi käsitellä. Vuorovaikutuksen ja ohjausryhmyöskentelyn pelisäännöt olisi kannattanut sopia selkeämmin työn alussa, jotta työn aikana esillä ollut aineisto olisi pysynyt luottamuksellisena ja vain ohjausryhmän käytössä.

Kaikki riippuu henkilöistä

Muutosten ja uudistusten edistäminen vaatii sinnikkyyttä ja henkilöitä, jotka kykenevät viemään uudistuksia läpi. Myös Keski-Savossa uudistustyö kulminoitui rohkeisiin ja ennakkoluulottomiin hankkeen vetäjiin Pieksämäen ja Varkauden kaupungeissa ja ELY-keskuksessa. Jatkon kannalta keskeisin kysymys on onnistuminen henkilölogistiikkatiimin vetäjän rekrytoinnissa. Tehtävä on haastava, mutta siihen liittyy monia mahdollisuuksia, joita pätevä, innostunut ja asiaan vihkiytynyt logistikko pystyy edistämään. Tämän raportin liitteenä on yksi ehdotelma rekrytointi-ilmoituksesta pätevyysvaatimuksineen.

Liikennesuunnittelun osaamisen lisääminen alueilla on avainasia

Hallintokunnissa tehdään hyvää työtä kuljetuspalvelujen järjestämisessä, mutta kokonaisvaltaisella, hallintokuntien ja kuntien rajat ylittävällä suunnittelulla ja hankinnalla saadaan säästöjä sekä työmäärässä, että liikennepalvelujen tehokkuudessa ja hankintahinnassa. Nykyisin kuljetusten järjestämiseen liittyvistä tehtävistä vastaavat kunnissa pääosin muiden alojen osaajat muiden töiden ohessa. Tilanne on haastava, koska uuden joukkoliikennelain myötä kuntien vastuu joukkoliikenteen järjestämisestä kasvaa. Henkilökuljetusten kustannukset nousevat hallitsemattomasti. Ilman henkilöliikennelogistikkaan liittyvää osaamista on uhkakuvana se, että kunnat hankkivat tulevaisuudessa liian vähän kuljetuspalveluja liian korkealla hinnalla.

Alueen linja-auto- ja taksiyrityksillä on hyvä liikennesuunnitteluun liittyvä osaaminen, mutta näkökulma on eri kuin kunnalla liikennepalvelujen hankkijana. Yritysten tehtävänä on tuottaa voittoa. Kunnan tehtävänä on hankkia kuntalaisille mahdollisimman hyvät julkisen liikenteen palvelut käyttämällä niihin mahdollisimman vähän kunnan verorahoja. Parhaat ratkaisut ovat alueellisia, joten valtakunnallisen osaamisen lisäksi liikennesuunnitteluosaamista tulee olla myös alueilla.

Valtion tuki ja ohjaus on tärkeää

Liikenneviraston osallistuminen projektiin koettiin alueella erittäin tärkeäksi ja se oli osaltaan ratkaisevassa asemassa asian etenemisen kanssa. Valtiolta toivottaisiin kuitenkin vielä selkeämpiä linjauksia ja toimintaohjeita alueille sekä pitempiaikaista sitoutumista rahoitukseen. Esimerkiksi lippujärjestelmääsiasia PSAta sovellettaessa jäi avoimeksi suunnittelutyön aikana. Toinen esimerkki suunnittelijoita askarruttaneesta kysymyksestä oli valtionavun saaminen neuvotteluteitse hankittuihin käyttöoikeussopimuksiin.

ELY-keskuksen rooli paikallisena julkisen liikenteen osaajana tulee olemaan merkittävä myös logistiikkayhteistyön käynnistämisen jälkeen esimerkiksi ensimmäisiä liikennekokonaisuuksia kilpailutettaessa.

Seurannan tehostaminen ja tietojärjestelmien kehittäminen on välttämätöntä

Kuljetettavien lukumääriä, kuntien kuljetusperiaatteita ja erityisesti kuljetuskustannuksia koskevien tietojen ajantasaisten ja luotettavien tietojen saaminen oli haasteellista. Kuntien ELY-keskukselle toimittamissa kuljetuskustannustiedoissa paljastui joitakin erittäin suuria vuosittaisia poikkeamia, joille ei löytynyt projektin aikana mitään erityistä selittävää tekijää.

Seurannan tehostaminen edellyttää valtakunnan tason järjestelmien kehittämistyötä, ja helppokäyttöisiä linkkejä, joiden avulla kunnat pystyvät päivittämään ja seuraamaan omia tietojaan. Tietojen ylläpitämisen tulisi olla kunnille palkitsevaa (tai pakottavaa). Tietojen toimittamisen kytkeytyminen alueellisessa ja paikallisessa suunnittelussa hyödynnettävissä olevaan valtakunnalliseen järjestelmään voisi olla esimerkki palkitsevasta toimintatavasta. Lakimuutos esim. valtionapujen kytkeminen tietojen toimittamiseen voisi olla esimerkki pakottavasta järjestelmästä.

Käyttöoikeussopimukset/uudet rahoitusmallit

Tavoitteena oli arvioida käyttöoikeussopimusten soveltuvuutta pieniin kaupunkeihin/maaseutualueille. Työssä rakennettiin 1–2 käyttöoikeussopimuskokonaisuutta, jotka perustuivat paikallisliikennealueisiin. Keski-Savon tyypillisellä alueella ei pelkästään seutuliikenteessä ollut löydettävissä riittävää matkustuspotentiaalia omaavia yhteysvälejä käyttöoikeussopimuskokonaisuuksien muodostamiseen. Kilpailuttamiskokonaisuuksiin sen sijaan yhdisteltiin ELY-keskuksen ja kuntien hankkimaa liikennettä. Tällä toimintamallilla saatiin parempia kilpailuttamiskokonaisuuksia ja voidaan vähentää päällekkäistä työtä.

Esimerkki tavoitteellisesta rekrytointi-ilmoituksesta

Varkauden kaupunki etsii

LOGISTIIKKATIIMIN VETÄJÄÄ

kaupunkiseudulle (Varkauden, Pieksämäen, Leppävirran, Heinäveden ja Joroisten kunnat) perustettavaan logistiikkayhteistyöhön. Tarjolla on valtakunnallinen näköalapaikka aluksi henkilö- ja myöhemmin myös seudun pientavaralogistiikan kehittäjänä. Hakijalta edellytetään tehtävään sopivaa korkeakoulututkintoa, hyvää yhteistyökykyä ja neuvottelutaitoja sekä kykyä itsenäiseen ja tulostavasti työhönsä. Kokemus liikenteen ja/tai logistiikan suunnittelusta ja reitinoptimointi- tai vastaavista suunnitteluohjelmistoista katsotaan eduksi.

Logistiikkatiimin vetäjä vastaa alueen henkilökuljetusten koordinoinnista ja logistiikkakeskuksen kehitystyöstä. Tavoitetilassa vuonna 2014 logistiikkatiimissä on noin neljä henkilöä ja se koordinoi yhteistyössä kuntien koulu- ja sosiaalitoimien kanssa vuositasolla kaupunkiseudun noin 6 miljoonan euron henkilökuljetuskokonaisuutta sekä seudun pientavarakuljetuksia.

Palkkauksessa noudatetaan xx periaatteita.

Varkauden kaupunginhallitukselle osoitetut hakemukset tulee jättää x.x.xx mennessä. Lisätietoja antavat

xxx, Varkauden kaupunki

xxx, Pohjois-Savon ELY tms.

